

Versión taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del proyecto/obra
“Plaza Logística S.R.L.”

4 de noviembre de 2022

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Expertos	5
Arq. Diego Kacheroff	5
Ing. Santiago Napal	5
Ing. Darío Fillol	7
Participantes	13
1.- Sra. Myriam Godoy Arroyo	13
2.- Sra. Adriana Minoliti	15
3.- Sra. María Cristina Corzo	16
4.- Sra. Soledad Gioia	17
7.- Sra. Liliana Belingheri	19
Finalización	20

AUDIENCIA PÚBLICA

- A 4 días de noviembre de 2022, 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 (Azcurra).- Buenas tardes a todas y a todos; les damos la bienvenida.

Vamos a dar inicio a esta audiencia pública convocada por Resolución 253 del año 2022-GCABA-APRA, que fue modificada por Resolución 279-GCABA-APRA del año 2022 de la Agencia de Protección Ambiental, ambas referidas al Expediente Electrónico N° 34935201-GCABA-DGEVA/2021. El marco del mismo tramita en la categorización y solicitud de emisión del certificado de actitud ambiental para las actividades correspondientes al Código 8.1.1., “Centros de Concentración Logística”; 1.8., “Comercio minorista excluido comestibles como uso principal” para el establecimiento sito en Maza N° 1346t, Planta Baja, a nombre de Plaza Logística S.R.L. sobre una superficie total de 4.878 m². En dichas actuaciones se emitió el Informe Técnico N° 28426597-GCABA-DGEVA/2022, por el cual se categorizó el proyecto bajo examen como con relevante impacto ambiental.

Voy a presidir la audiencia pública en mi carácter de Directora General de Evaluación Ambiental, atento a la delegación que efectuara el presidente de la Agencia, licenciado Renzo Morosi, a través de la Resolución 339-GCABA-APRA/2022. También se encuentran presentes los titulares expertos del proyecto.

Le voy a ceder la palabra al equipo de Atención Ciudadana para que explique las condiciones, haga todas las exposiciones correspondientes y luego escucharlos a ustedes atentamente.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todos y a todas.

Vamos a explicar brevemente de qué se trata la presente audiencia. La misma está regulada por la Ley 6 y su modificatoria Ley 6306, que nos da la posibilidad de hacerla en modalidad virtual. Más allá de la modalidad virtual, el Gobierno de la Ciudad en cada audiencia pública designa un espacio físico para que cualquier persona con intención de participar no se encuentre limitada por temas de Internet. En este caso, es la sede comunal N° 5, donde se encuentra Daniel González, integrante del organismo de audiencias públicas con una computadora siguiendo toda la realización de la presente audiencia.

Cada participante dispone de cinco minutos para hacer uso de la palabra. Los participantes se han inscripto previamente en el registro abierto para tal fin con una antelación de dieciocho días. Abren la audiencia los expertos, que son aquellas personas que defienden o presentan el proyecto y, en el caso de las audiencias convocadas por la Ley 123, el profesional encargado de hacer el estudio de impacto ambiental.

Una vez que nombremos a todos los participantes, vamos a hacer una vuelta de llamada para aquellos que no estaban presentes por un tema de conectividad. Y si alguno de los participantes desea ampliar su exposición con una documentación escrita, lo puede hacer enviándola en el día de hoy al mail audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar.

Dicho esto, le doy la palabra a Viviana Lanari, quien va a ir convocándolos de acuerdo con el Orden del Día.

Muchísimas gracias.

Expertos

[Arq. Diego Kacheroff](#)

Sra. Coordinadora (Lanari).- Buenos días a todos y a todas.

Voy a convocar al arquitecto Diego Kacheroff, quien nos va a presentar el proyecto.

Arq. Kacheroff.- Buenos días.

Estoy con poca voz; no sé si se me escucha. Espero que se entienda lo que digo.

Gracias por participar de esta audiencia.

Yo soy Diego Kacheroff, el arquitecto designado por Plaza Logística para comentar el alcance de este proyecto, más que nada, los objetivos, el proyecto en sí y sus características principales. Para eso, la gente de CDKOT va a proyectar la presentación. No sé si Darío la tiene a mano, así la voy siguiendo de corrido.

[Ing. Santiago Napal](#)

Ing. Napal.- Gracias por la presentación, Diego, y gracias a las funcionarias del Gobierno de la Ciudad por la introducción.

Complementariamente con lo que dijo Diego, de nuestro lado estamos el personal técnico de la empresa CDKOT Consultores Asociados. Está el ingeniero Darío Fillol; quien les habla, Santiago Napal, soy ingeniero industrial, junto con profesionales que formamos parte del estudio de impacto y que han sido los suscriptores del mismo en el marco de la Ley 123. Estamos muy contentos de poder participar de este proyecto de participación ciudadana. Vamos a estar explicando junto con la gente de Plaza cuáles son los principales aspectos e impactos positivos y negativos que tiene este proyecto, luego de que Diego termine de explicar el alcance del mismo.

Les agradecemos de nuevo a todos por esta participación. Luego de que termine Diego, vamos a hacer una introducción a las principales generalidades del estudio de impacto que forma parte del proyecto de Plaza denominado “Centro de Concentración Logística Maza”.

- Se proyectan filminas.

Arq. Kacheroff.- Inicialmente les comento que Plaza Logística es una empresa PYME de Argentina que se dedica a desarrollar parques logísticos en la región y se caracteriza por buscar y mantener los más altos estándares de calidad constructiva y parámetros de seguridad, lo que le ha valido numerosos reconocimientos a nivel mundial.

En ese sentido, puntualmente hablando de este proyecto, puedo decir que la implantación del mismo se ubica en el predio delimitado por las calles Maza, Constitución, Virrey Liniers y Cochabamba de esta ciudad, y tiene la condición de encontrarse casi en su totalidad comprendido debajo de la traza de la Autopista 25 de Mayo. Esta última particularidad hace que se enmarque dentro de la normativa que busca la recuperación y refuncionalización de espacios vacantes o subutilizados debajo de las autopistas que representan en muchos casos focos de inseguridad, plagas, etcétera, ya sea por falta de concurrencia de gente al lugar por largos periodos o por falta de limpieza o mantenimiento. Es importante mencionar que en este lugar hasta hace poquito tiempo había un estacionamiento, y varias de estas condiciones de falta de mantenimiento y limpieza se podían evidenciar allí.

Pasamos a la siguiente filmina.

La refuncionalización urbana del predio, que es lo que se busca en este caso, va a tener como finalidad la desconsolidación de mercadería proveniente de camiones de muy baja frecuencia de operación y la consolidación de esta mercadería en vehículos más livianos tipo camionetas Kangoo o similares. De esta forma, el lugar funcionaría como un sistema de distribución capilar en la Ciudad de Buenos Aires. A su vez, incluye locales comerciales, gastronómicos, sanitarios públicos y sectores de oficinas propias al desarrollo logístico, así como importantes espacios verdes parqueizados. Todo lo mencionado aportará un significativo cambio de imagen y una mayor permeabilidad y apropiación de los espacios por parte de los vecinos y usuarios, favoreciendo la generación de nuevas actividades recreativas, esparcimiento y mitigando las posibles condiciones de inseguridad.

Vamos a la siguiente imagen.

Toda la refuncionalización y renovación del frente urbano y el cambio de imagen nos da la implantación del proyecto. Entendemos que potenciarán varios valores del sector y ayudarán a crear nuevos potenciales, tales como las reactivaciones del área, el fortalecimiento de la seguridad del área, mayor movilidad peatonal y la reducción de aparición de plagas, roedores y demás.

Hablando un poco de la propuesta programática, bajo la materialización de la escritura básica independiente que trae la existencia de la autopista, se confeccionará un sistema de programas dedicado a la integración de usos urbanos del barrio enmarcando el espacio destinado a la función del centro de transferencia logístico. Los accesos a este son sobre la calle Cochabamba y la entrada y salida de camiones, y sobre las calles Virrey Liniers y Maza la entrada y salida de camionetas. Esta estrategia permite confeccionar un sistema perimetral dedicado a la integración urbana. Los otros dos accesos se enmarcaron dentro de un frente activo comercial que se sirve de las características comerciales del sector. Para el caso del frente de Maza y el acceso por Cochabamba hay un sistema de verdes que potencia la integración barrial sobre el frente del predio de la calle Maza y Virrey Liniers, en el que se desarrollarán espacios de distintas actividades y usos públicos que permitan una mayor integración con el barrio, ubicándose locales comerciales, gastronómicos, equipamiento sanitario público y sectores de oficinas propias al desarrollo logístico.

Los espacios verdes parquizados sobre las calles Maza y Cochabamba serán dotados por equipamiento y mobiliario urbano para fortalecer las actividades recreativas de esparcimiento y las visuales de los vecinos. La propuesta de espacio verde funciona como un conector con el área comercial, garantizando rangos horarios de uso y un espacio público más amplio respecto de lo que actualmente sucede.

La intervención de Plaza es un aporte que hace este proyecto, lo dota de equipamiento urbano, iluminación y cestos, livings urbanos y bebederos, parquización y especies autóctonas. Se repararán las veredas y se pondrá alumbrado en el caso de que sea necesario.

En cuanto a la infraestructura de todos los puestos de este proyecto, puedo decir que el proyecto no solo potenciará para la seguridad espacial del sector, sino que adicionalmente mejorará significativamente la infraestructura eléctrica del área, ya que la implantación del mismo incluye la construcción de una cámara transformadora de media tensión, espacio destinado a la instalación del transformador que abastecerá al predio en una pequeña proporción y a una gran parte del barrio, asegurando de esta forma la estabilidad y seguridad del servicio provisto por la empresa prestadora Edesur.

Este es un pequeño pantallazo de lo que para nosotros es este proyecto y los puntos más importantes.

Ahora sí, dejo que hable la gente de CDKOT de la parte de impacto ambiental.

Ing. Napal.- Gracias por tu esfuerzo, Diego, y por haber hablado a pesar de tus dificultades con tu voz en el día de la fecha.

Sin perjuicio de las preguntas que puedan surgir cuando finalicemos la exposición, si alguno tiene alguna duda hasta acá en lo que consiste el proyecto, estamos a disposición para escucharlo y volver a explicar. En caso contrario, comenzamos con la explicación del proceso de estudio de impacto que llevamos adelante.

Sra. Minoliti.- Tengo una duda.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Perdón, este no es un debate. Las audiencias públicas son distintas. Si alguien tiene una duda, la tiene que mandar por escrito y después van a ser respondidas por el área correspondiente del Gobierno de la Ciudad. No es un ida y vuelta.

Ing. Napal.- Muy bien, Susana, gracias por tu aporte.

Entonces, dicho esto y entendiendo lo que plantea Susana, continuamos con la exposición adentrándonos en el proceso de estudio de impacto, el cual vamos a estar explicando junto con mi colega, el ingeniero químico Darío Fillol.

Ing. Darío Fillol

Ing. Fillol.- En cuanto al marco del desarrollo del estudio de impacto ambiental del predio donde va a estar el proyecto de Plaza Logística, se realizaron diversos estudios de campo en el predio en las condiciones actuales para poder determinar las condiciones de los recursos, ya sean naturales como antrópicos del predio en la actualidad.

Para ello, en primer lugar, se desarrolló un estudio de línea de base con el objeto de establecer las condiciones de los recursos naturales que están presentes en el predio. Para lo

cual se hizo una diversa serie de trabajos que contemplaron: la construcción de cuatro pozos de monitoreo en el predio para el monitoreo de la napa freática, los cuales se pueden observar en el plano adjunto; a su vez, se procedió a la extracción de cuatro muestras de agua en cada uno de esos pozos que se desarrollaron y, por último, se realizó la extracción de ocho muestras de suelo a distintas profundidades en cada uno de los puntos donde se ubicaron los pozos para determinar también sus características organolépticas. Todos estos estudios, a su vez, fueron realizados por un laboratorio habilitado en el RELADA.

Con respecto a los estudios ambientales que se hicieron en el predio y de acuerdo con los resultados analíticos que se obtuvieron en los mismos, se pueden extraer las distintas conclusiones que les vamos a mostrar a continuación. Para el recurso suelo, en primer lugar, se utilizaron como niveles guías los parámetros establecidos en el Anexo IV de la Resolución 326 del 2013, de APRA, y a su vez, los Valores de Intervención de la normativa Holandesa.

De acuerdo con los resultados obtenidos en los monitoreos desarrollados y contrastándolos con los niveles guías, se determinó que las concentraciones determinadas para cada uno de los parámetros analizados se encontraban, o bien por debajo de los niveles guías utilizados, o bien por debajo de los límites de detección de las técnicas analíticas utilizadas. De igual manera, para el recurso agua se utilizaron los niveles guías de la Resolución 326 del 2013 y los Valores de Intervención de la normativa Holandesa, llegando a similares resultados en donde se observaron que las concentraciones halladas se encuentran por debajo de los límites de las técnicas analíticas utilizadas o por debajo de los niveles guías utilizados.

A su vez, es importante mencionar que se desarrollaron estudios de Fase I y Fase II en el predio, los cuales a su vez fueron presentados ante la Subgerencia Operativa de Sitios Contaminados de APRA, con el objetivo y final obtención de la “Constancia de No Necesidad de Recomposición Ambiental” del predio. Otro de los estudios de campo que se desarrollaron en el sitio fue un estudio de tránsito para poder evaluar el impacto del funcionamiento del Centro de Concentración Logístico sobre la red vial de la zona y para poder determinar obviamente el impacto del funcionamiento de este.

Para ello, se procedió a la realización del análisis en cuatro intersecciones, que se pueden observar en el plano adjunto, que son: San Juan y Maza, Boedo y Cochabamba, Constitución y Maza –estas tres semaforizadas–, y sobre la intersección de Tarija y Virrey Liniers, esta última no semaforizada. Para ello, en cada una de estas intersecciones se realizó un conteo de los vehículos que transitaban por dichas intersecciones, discriminándolos tanto por movimiento y por vehículo y, a su vez, en intervalos de quince minutos. Entonces, en virtud de los conteos realizados y a su vez de la distribución de los viajes que van a ser generados por el proyecto, se pudo determinar el nivel de servicios de infraestructura vial, tanto en la situación actual como en la futura con la operación del centro logístico.

De este estudio de tránsito se obtuvo como principal resultado que el impacto de la red vial por los vehículos del proyecto iba a ser escaso. A su vez, los impactos sobre la red vial iban a ser acotados y mitigables, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones: que la distribución de los viajes de los vehículos comerciales ligeros presenten una distribución uniforme en el tiempo en cada uno de los ciclos considerados y que el ingreso de los vehículos de mayor porte respete los horarios de operación y los volúmenes indicados. Esto quiere decir que en cada uno de los ciclos, tanto matutinos como

vespertinos, se respete la cantidad de vehículos que estaba indicada por los desarrolladores del proyecto, que son dos a tres vehículos de mayor porte por cada uno de estos ciclos de dos horas, tanto matutino como vespertino. A su vez, que el acceso de estos vehículos de mayor porte presente un diseño adecuado de manera tal de garantizar un correcto acceso al predio y que la descarga del contenido de los mismos sea desarrollada dentro del predio.

Con respecto a los espacios de estacionamiento deben ser los suficientes, tanto para los vehículos de mayor porte, como para los más livianos para poder garantizar que toda la actividad sea desarrollada dentro del predio. Por último, los conductores de los vehículos comerciales más ligeros tienen que prestar especial atención y extremar las medidas de ingreso al sitio, teniendo en cuenta la existencia de la ciclovía de doble circulación sobre la calle Virrey Liniers.

Respecto de la evaluación y la identificación de los impactos ambientales del proyecto, en primer lugar, se utilizó una fórmula polinómica que se muestra a continuación. La misma está compuesta por los factores que pueden observarse: la intensidad de la acción impactante considerada, la extensión de dicha acción impactante, el momento de aparición del efecto, la persistencia –eso quiere decir el tiempo de permanencia del efecto en el tiempo–, la reversibilidad del impacto generado, la sinergia de este impacto con otros; y a su vez, la acumulación del impacto, el efecto que produce la periodicidad de la aparición del efecto y la recuperabilidad del mismo.

Con respecto a lo que es la valoración para cada uno de los recursos, ya sean naturales como antrópicos que se consideran, se procedió a la evaluación de los mismos y a la cuantificación considerando cada una de las acciones impactantes para cada uno de estos recursos, obteniéndose de esta manera una matriz de impacto para cada uno de los recursos, como pueden observar a continuación. Esto quiere decir que para cada uno de los recursos, considerando cada una de las acciones impactantes, se procedió al desarrollo de la ecuación polinómica para determinar el impacto de cada una de estas acciones.

Finalmente, la valoración del impacto para ese recurso se obtuvo mediante un promedio de todas las acciones consideradas. Esta operatoria se desarrolló tanto para la etapa de construcción como de funcionamiento del centro logístico, obteniéndose sus correspondientes matrices de impactos ambientales unificadas.

Dentro de las acciones impactantes que se consideraron para el proyecto en la etapa de construcción, podemos mencionar: la generación de puestos de trabajo, las tareas de nivelación y compactación de los suelos del predio, la instalación del obrador asociado a la obra, la ejecución de la obra civil, el movimiento vehicular asociado tanto al transporte de personas afectadas a la obra como descargas al movimiento vehicular propio de la maquinaria utilizada, la generación de residuos, la generación de efluentes líquidos, de emisiones gaseosas, el abastecimiento de agua y servicios auxiliares para la obra y el almacenamiento de los insumos propiamente dicho para la obra.

Luego, para la etapa de funcionamiento se consideró la operación del centro de concentración como una acción impactante. De igual manera, la generación de puestos de trabajo, el movimiento vehicular asociado al funcionamiento del centro de concentración logístico; también, la generación de residuos, la generación de efluentes líquidos y gaseosos y el abastecimiento de agua y de servicios auxiliares para el funcionamiento del mismo.

Habiendo hecho todo este análisis, se puede obtener para la etapa de construcción del proyecto una orden de valoración o de magnitud para cada uno de los recursos analizados que se muestran a continuación. Allí se puede observar que los impactos, ya

sean positivos como negativos para la etapa de construcción, fueron valorados con una valoración compatible y/o moderada. Lo mismo para la etapa de funcionamiento, como se puede observar a continuación.

Luego, para la etapa de construcción –como se podía observar en el cuadro anterior– vemos que el mayor impacto positivo en el recurso de actividades económicas es por la generación propia de puestos de trabajo. Por el desarrollo de la obra se emplearán aproximadamente entre 30 y 40 personas de manera directa y una adicional de manera indirecta, esto obviamente aumentando los puestos de trabajo, tanto para la población de la zona, como también incrementando el poder adquisitivo del lugar y el cuentapropismo de la población aledaña.

Para el recurso aire, que fue el mayor recurso impactado o valorado para la etapa de construcción, podemos mencionar que las principales acciones impactantes van a ser como consecuencia de la generación de emisiones gaseosas propiamente por la etapa de obra y también como consecuencia de la nivelación y la compactación de los suelos que obviamente pueden generar material particulado y puede afectar la calidad del aire. También, de una manera similar el desarrollo de la obra civil.

Para la etapa de funcionamiento, el mayor impacto positivo está también asociado a la actividad económica, ya que obviamente el funcionamiento del Centro de Concentración Logístico va a permitir generar o ser una fuente importante de empleo para la población y, a su vez, como se había mencionado antes, va a funcionar como un centro de distribución capilar para todo lo que es Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Para el recurso aire, también se evaluó como el recurso natural mayormente afectado principalmente asociado al desarrollo del movimiento vehicular, ya sea de las personas que van a desarrollar tareas en el centro de concentración, así como de los vehículos utilizados para el ingreso y el egreso de la mercadería. Todos estos impactos fueron considerados como moderados o valorados como moderados.

Luego, para la etapa de funcionamiento también se consideró la afectación en lo que es el recurso de infraestructura por la operación propia del centro de concentración que va a estar asociado principalmente al movimiento vehicular y que va a funcionar de manera permanente en el predio y en los tiempos de operaciones indicadas por los desarrolladores del proyecto, incrementando de esta manera la posibilidad de roturas de los caminos utilizados por el resto de la población.

Si bien en la escala de valoración la afectación a la población se encuentra en un sexto orden, esto se debe a que la población va a ser afectada, ya sea de manera positiva como negativa. Los principales impactos positivos van a estar asociados a la generación de empleo, a la existencia de bienes y servicios por el funcionamiento del proyecto, como así también a la refuncionalización urbana del predio y a la existencia obviamente de espacios de uso público por parte de la población. Además, el centro va a funcionar como un centro de distribución capilar para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Los principales impactos negativos van a estar asociados a lo que es el movimiento vehicular propiamente dicho por el funcionamiento del centro, como también puede ser la generación de residuos en el caso de que la misma no sea gestionada adecuadamente.

Teniendo en cuenta los impactos ambientales considerados, se desarrollaron cada una de las medidas de mitigación correspondientes o de compensación. En líneas generales, estas medidas de mitigación buscan cumplimentar la legislación ambiental aplicable, salvaguardar la calidad ambiental del área de influencia, preservar los recursos sociales y

culturales, y garantizar la implementación y el desarrollo de tareas que lleven a cabo de manera ambientalmente responsable.

Entre las medidas de mitigación principales propuestas para la etapa de construcción se encuentran: que el material de relleno utilizado para las tareas de nivelación del sitio provengan de canteras habilitadas; que los sectores de acopio de los materiales en los obradores deberán contar con pisos impermeables, con señalización adecuada, con sistemas de contención de derrames, con kits de contención de derrames, con sistemas de extinción de incendios que estén resguardados de las condiciones climáticas y, a su vez, que dispongan de las hojas de seguridad correspondientes. También se debe asegurar que el escurrimiento de la zona por el desarrollo de las obras no se vea afectado o, si se ve afectado, que se arbitren los medios artificiales para poder garantizar un correcto escurrimiento de las precipitaciones.

A su vez, se debe asegurar la no afectación de la infraestructura existente en las inmediaciones de la obra. Se deberá accionar a que el personal contratado utilice vehículos, ya sean los propios o los asociados a la obra y que deban utilizar el acceso indicado por Plaza Logística. A su vez, el personal que maneje estos vehículos debe estar en la obligación de utilizar ese acceso, como se mencionó anteriormente, y que se establezcan horarios de acceso al predio, dependiendo obviamente de las características de los vehículos que se van a utilizar y que sean distribuidos en el tiempo de manera de garantizar la menor afectación a los usos linderos.

De nuevo, para la etapa de funcionamiento, las principales medidas de mitigación propuestas son: que los horarios de operación no deban ser disminuidos con respecto a la propuesta original para evitar la concentración de la actividad; se debe asegurar que la distribución de los viajes de los vehículos comerciales ligeros, en este caso las camionetas, sea uniforme dentro de cada uno de los ciclos de cuatro horas propuestas, tanto para el turno matutino como el vespertino, para poder asegurar que no haya una concentración en horarios pico.

A su vez, se debe asegurar que el ingreso de los vehículos de mayor porte respete los horarios indicados para la operación y los volúmenes de ingreso al predio indicados en el estudio de tránsito que se desarrolló. A su vez, el acceso al predio de los vehículos de mayor porte debe ser el adecuado para poder garantizar el no desarrollo de medidas de maniobras excesivas para el ingreso al mismo para no afectar la red vial existente. A su vez, la descarga de los camiones de toda su mercadería debe realizarse dentro del predio, evitando de esta manera que haya vehículos en espera por fuera de los límites del Centro de Concentración Logístico. En este sentido, los espacios de estacionamiento dentro del centro de concentración, tanto para los vehículos de mayor porte como para los vehículos utilitarios, tiene que ser el adecuado para no perjudicar los espacios de estacionamiento en la vía pública. Además, todo el personal que desarrolle tareas de transporte debe estar extremadamente capacitado, particularmente por la existencia de la ciclovía en las inmediaciones en la calle Virrey Liniers.

Con respecto a las conclusiones que se llevan a cabo en la evaluación, el desarrollo del proyecto trae impactos positivos, entre los cuales se pueden mencionar: la generación de puestos de trabajo, la desconsolidación de mercaderías, el funcionamiento del centro como un centro de distribución capilar para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A su vez, va a traer aparejada la refuncionalización del predio con la construcción de espacios verdes de acceso público y va a generar un incremento en la demanda de bienes y servicios

en la zona. También, obviamente, va a traer aparejados impactos negativos tanto en los recursos, ya sean naturales como antrópicos, los cuales van a ser minimizados teniendo en cuenta las medidas de mitigación y compensación propuestas dentro del estudio de impacto ambiental y dando cumplimiento a la normativa ambiental vigente en el marco del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Como conclusión final, el equipo consultor que desarrolló el estudio de impacto entiende que de realizarse las medidas de mitigación y compensación propuestas en los planes de correcciones y adecuaciones propuestos en el estudio de impacto ambiental, como así también el desarrollo de los planes de monitoreo para las etapas de construcción y de funcionamiento, el proyecto es ambientalmente viable tanto para la fase de construcción como de operación.

Finalmente, vamos a realizar una descripción de lo que es el Plan de Gestión Ambiental propuesto en el estudio del impacto, en el cual se van a establecer los mecanismos de cumplimiento de las medidas de mitigación y de compensación indicadas para cada uno de los impactos. Los objetivos principales de los planes de gestión ambiental son: minimizar y mitigar los impactos negativos identificados en el estudio; dar cumplimiento en todo momento a los acuerdos internacionales y a la normativa ambiental vigente, tanto a nivel nacional como municipal. A su vez, establecer los lineamientos para una adecuada gestión ambiental, la implementación de distintos programas que garanticen el cumplimiento de los mismos, incluyendo lo que es el manejo de residuos, la protección de los recursos, ya sean del suelo como de las aguas subterráneas.

Finalmente, el plan de gestión desarrollado asociado al proyecto bajo estudio fue confeccionado siguiendo los lineamientos del sistema de gestión ambiental vigente de Plaza Logística.

Dentro de los programas de gestión ambiental y considerando los objetivos trazados para la disminución de los efectos perjudiciales que pudieran generar en los distintos recursos, ya sean naturales como antrópicos por el desarrollo del proyecto, se propusieron el desarrollo de planes que vamos a anunciar a continuación.

El primer plan es la disminución de los riesgos existentes, tanto para la etapa de construcción como de funcionamiento; para lo cual, se deberá contar con un servicio de higiene y seguridad y de medio ambiente, ya sea interno o externo, dirigido por profesionales capacitados.

El segundo programa asociado a las adecuaciones edilicias, tanto para la etapa de construcción como de funcionamiento. Para ello, se tendrán que adecuar sectores particulares dentro del predio para lo que es el acopio de material de relleno utilizado en las tareas de nivelación y compactación, los insumos de obra que van a estar instalados dentro del obrador de la obra, el acopio de gases a presión, como así también el acopio de residuos peligrosos tanto en la etapa de construcción como de funcionamiento, los cuales tienen que dar cumplimiento a lo estipulado con la Resolución 177 de 2017 del Ministerio de Ambiente de Nación.

El tercer programa está asociado a lo que es el desarrollo de un plan de monitoreo, tanto para la etapa de construcción como de funcionamiento. A continuación, se puede ver el programa de monitoreo ambiental propuesto para la etapa de construcción, en donde se propone analizar estos recursos ya sea para agua de consumo, agua subterránea en el nivel freático, calidad de aire y ruidos molestos asociados a la obra. Para la etapa de funcionamiento se propone de igual manera el análisis de lo que es el recurso hídrico

subterráneo en el nivel freático, la calidad del aire y los ruidos molestos generados por la actividad.

Finalmente, el último programa de gestión ambiental está asociado a un plan de gestión diferenciada de todos los residuos generados, tanto para la etapa de construcción como de funcionamiento. Dicho programa incluirá la capacitación de personal en todo momento en la correcta clasificación y segregación de los residuos, como así también el almacenamiento correcto de todos los residuos que se generan, los cuales deben ser almacenados en contenedores adecuados, estar cubiertos, deben estar correctamente señalizados y deben disponer de piso impermeable.

A su vez, la gestión de todos los residuos debe cumplimentar en todo momento la normativa ambiental vigente y, a su vez, se deben utilizar transportistas y operadores habilitados para la gestión de los mismos. Finalmente, debe desarrollar un control exhaustivo de toda la documentación asociada a la gestión de todos los residuos que se generen garantizando, de esta manera, una correcta trazabilidad de los mismos.

Muchas gracias por su atención.

Ing. Napal.- Hasta acá hemos hecho un breve resumen del estudio de impacto ambiental presentado bastante extenso. Hemos intentado explicar con la mayor claridad posible cuáles son las condiciones ambientales de base desde el punto de vista del medio ambiente natural, físico y antrópico, cómo el proyecto se inserta en esas condiciones ambientales de base y cómo interactúan los puntos de vista positivo y negativo a través de los distintos impactos del proyecto con el medio ambiente que lo recibe.

Para mitigar las principales acciones negativas, hemos planteado una serie de medidas de mitigación y de compensación que van a estar incluidas dentro del sistema de gestión de Plaza Logística y dentro del Plan de Gestión Ambiental que está acompañado también con el estudio.

Les agradecemos a todos por su atención y por su tiempo. Nosotros, como equipo consultor técnico, quedamos a disposición para lo que consideren conveniente.

Muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Lanari).- Vamos a comenzar con el registro de participantes.

1.- Sra. Myriam Godoy Arroyo

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora Myriam Godoy Arroyo.

Sra. Godoy Arroyo.- Buenas tardes.

Soy vecina de la comuna, miembro del Consejo Consultivo de la Comisión de Espacios Verdes y de la Comisión de Educación. También formo parte del Observatorio del Derecho a la Ciudad y del movimiento “La Ciudad somos quienes la habitamos”.

También preparé una presentación para compartir pantalla, si me lo permiten.

- Se proyectan filminas.

Sra. Godoy Arroyo.- Acá está mi presentación.

Cuando me enteré de que iban a hacer un centro de concentración logística, me imaginé que en el medio de la trama urbana, en el medio de la comuna, no se pueden realizar este tipo de proyectos. Solo con el nombre me di cuenta de que esto iba a traer mucho ruido: contaminación sonora y muchos gases de autos: contaminación del aire. Se trata de una zona de barrio muy tranquilo, de casas bajas, donde tampoco hay semáforos en todas las esquinas. Como primera impresión me pareció que esto no iba a ser muy positivo para el barrio.

Por otra parte, hay muy poca gente participando porque el Gobierno no informó, no avisó y no llamó a participar. Además, si respetáramos la democracia participativa, antes de llegar a esta instancia, primero tendría que haber sido propuesto al pueblo de la Comuna 5 y después entre unos y otros empezar a crear un proyecto.

Por un lado, está el tema de la participación ciudadana, y por otro, el acuerdo de Escazú que firmamos todos y dice que los proyectos se tienen que conocer desde la etapa inicial; no solamente el acuerdo de Escazú lo dice, sino que ya había otras leyes previas. Esto es ambiente, aunque estemos adentro de la ciudad llena de cemento este es el ambiente de la ciudad y de los vecinos que vivimos en la ciudad.

También me sonó rápidamente: ¿cómo van a venir camiones pesados de gran porte, como dice por ahí el proyecto a la Ciudad? Existe una ley de tránsito pesado que prohíbe que vengan este tipo de camiones y además indica donde sí pueden circular este tipo de camiones en el anexo. No lo estoy poniendo acá en la presentación, pero cualquiera puede buscar la ley, encontrarla y darse cuenta de que esto tampoco va. Pero, ¿dónde va esto? ¿Fuera de la trama urbana? No, en el medio de la ciudad. Tenemos, por ejemplo, el centro de transferencia de cargas en la calle Pergamino; si uno va ahí se da cuenta de que es un espacio enorme, alejado de todo, cerca del límite de la ciudad y es ahí donde tienen que estar estos centros de transferencia de cargas o de desconsolidación de mercadería.

Y hablando con unos y otros, me enteré de lo que pasó en Pompeya. En el año 2009, Pompeya necesitó una ley de emergencia urbanística y ambiental porque, justamente, el tránsito pesado que hay en esa zona produjo agrietamiento de las casas, directamente se agrietaron, se fisuraron, además de todos los otros perjuicios que ya les dije, como la contaminación sonora y que estacionan en cualquier lado. Por eso, está la Ley 3059 y todo lo que dijeron los vecinos de esa zona cuando expusieron los graves daños con los que tienen que convivir. Lamentablemente, aunque la ley es del 2009, en 2014 la Defensoría visitó los barrios, la situación siguió igual y seguramente hoy sigue igual.

Y ustedes mismos cuando hacen la evaluación de impacto ambiental, dicen: “No obstante, desde el punto de vista de afectación de los recursos naturales, generará impactos negativos con las categorías informadas. Esta situación nos permite concluir que en caso de desarrollarse el proyecto generará un impacto negativo sobre el medio ambiente natural”.

Después, por supuesto, dicen que hay que compensar, que hay que mitigar y todo eso, pero si sabemos que en Pompeya todavía siguen los camiones circulando y las grietas en las casas, entonces ya sabemos que no va a haber ninguna mitigación, ninguna compensación y que esto va a ser todo perjudicial para los vecinos de la zona.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, le pido si puede ir redondeando.

Sra. Godoy Arroyo.- Cómo no.

Tenemos la Ley 6056 del año 2018, que menciona las actividades que se pueden realizar en esta zona son más que nada social, cultural, deportiva y que generaran circulación de personas, pero no este tipo de circulación. Nosotros estuvimos ahí visitando por Cochabamba, donde dicen que van a salir los camiones y que van a hacer un predio, ya hay una franja de vegetación. Entonces, sería completar esa franja, pero resulta que van a salir por ahí los camiones y tenemos miedo de que realmente se termine destruyendo la poca vegetación que hay.

También identificamos por Virrey Liniers este árbol y este otro árbol, y no vemos cómo los van a preservar, cuando en realidad lo que nosotros tenemos que hacer en una situación de cambio climático es preservar todo lo verde, preservar el suelo absorbente y no traer este tipo de actividades al tejido urbano.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, su tiempo.

Sra. Godoy Arroyo.- Ya termino.

Desde “Basta de mutilar” hay otras propuestas para realizar en los bajo autopistas que son mucho más amigables con el vecino y con la ciudad que está altamente diversificada. Justamente, en la Comuna 5, la más densamente poblada, no queremos someternos a estos páramos y sí respetar la vegetación lo más posible. Eso es todo.

Gracias.

2.- Sra. Adriana Minoliti

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Adriana Minoliti.

Sra. Minoliti.- Buenas tardes.

Concuerdo con Myriam en todo lo que detalló. Muchas gracias por traer todos los ejemplos de impactos negativos en el peor barrio, en términos de índice ambiental y de índice de espacios verdes por habitante.

Realmente, el hecho de que quieran ponernos un centro de logística es un claro ejemplo de clasismo, porque no es algo que harían en otro barrio del norte de la ciudad. Necesitamos espacios verdes. No se puede pensar ni comprometerse a un funcionamiento que va a tener un mantenimiento o un control; sabemos que eso no sucede, el caso de Pompeya es el ejemplo. Literalmente están llevando todo esto adelante a espaldas de la gente que vive al lado de este lugar. No avisaron a nadie, a quienes serán directamente afectados, a las familias.

El mismo Gobierno define a Boedo como un barrio tranquilo y residencial, hace todas estas cosas de la autopista diciendo que la concesión de los espacios va a ser para tales fines y ahora la cambian. Entonces, si ahora damos permiso a que suceda esto, el día de mañana van a ir agarrando más y más, siempre en detrimento de la gente; es decir, no puede haber este tipo de políticas que todo el tiempo es un engaño tras otro. Necesitamos espacios verdes, no concesiones para más contaminación. La misma empresa está diciendo que va a haber impactos negativos. Es ridículo. Realmente no se entiende.

Si realmente fuera participación ciudadana, tendrían que hablar directamente con toda la gente que está alrededor de esa manzana y de todas las manzanas circundantes. No queremos esto y lo hacen a espaldas de la gente. Realmente es una vergüenza.

Gracias.

3.- Sra. María Cristina Corzo

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 3, señora María Cristina Corzo.

Sra. Corzo.- Buenos días a todos.

Me presento en una nueva audiencia, porque realmente estoy un poco indignada. No se nos consulta nunca a los ciudadanos; nunca se nos consulta.

Soy una habitante de la Comuna 3 y participo del Consejo Consultivo de la Comisión de Espacio Público y Ambiente. Y las comunas 5 y 3 son las comunas con menos espacios verdes. Nos hemos cansado de pedirle al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y a las juntas comunales de cada comuna más espacios verdes, más plazas, más polideportivos abajo de los trazados de la autopista. ¿Y qué nos traen? ¡Qué sorpresa! Nos traen este centro de transferencia. ¿Lo consultaron con los vecinos en un barrio de casas bajas, tranquilo? ¿Les preguntaron a los vecinos qué es lo que quieren a las, los, los vecinos? No. Nos endulzan los oídos con un proyecto donde nos dicen que la única parte positiva es que va a haber más trabajo. Más trabajo puede haber, pero estos centros de concentración deben estar en las periferias de la ciudad y no en el medio de la ciudad. ¿Conocen el barrio? ¿Caminan el barrio? ¿Hablan con los ciudadanos? ¿Se involucran en los problemas de la gente? No.

Les quiero decir que las, los, los vecinos ya estamos avivados. Sabemos que cuando nos traen algo nos tratan como Colón trató a los pueblos originarios con espejitos de colores. No señores; no nos tragamos más los espejitos de colores. Lo que van a producir es una contaminación sonora ambiental que va a perjudicar el poco buen aire que nosotros tenemos y aparte va a haber calentamiento global.

Cuando nosotros le pedimos al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires más verde, más césped, como pasó en la Manzana 66, ¿qué nos da? Cemento, cemento y cemento que aumenta el calentamiento global. Pero eso sí, después hacen una cumbre, la C40 hablando de una ciudad que protege el medio ambiente y que lo cuida. ¡Cuánto cinismo y cuánta hipocresía, señores!

Como ciudadana de la Comuna 3 y vecina de la Comuna 5 que camina el barrio, que participa en los consejos consultivos, que participa en las comisiones de Espacio Público y Ambiente, les vengo a decir: no a este proyecto. Le pido, por favor, a la Agencia de Protección Ambiental que interceda por los ciudadanos, porque va a causar un enorme perjuicio a las comunas 5 y 3; estamos al lado. Es lo que les vengo a pedir como ciudadana comprometida, como ciudadana que participa, como ciudadana que le preocupa la Ciudad de Buenos Aires, como ciudadana que soy abuela, tengo nietos y no les quiero dejar una ciudad invivible, una ciudad expulsiva, una ciudad para pocos.

Como bien dijo Adriana que me antecedió: “¿porqué estos proyectos los traen al sur y no los llevan al norte?” Pero también pasa, porque participo en todas las audiencias, que los ciudadanos que viven en zona norte tienen los mismos problemas que nosotros.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, si puede ir redondeando.

Sra. Corzo.- Sí, voy a redondear.

Lo que yo espero después de esta audiencia y lo que espero de todos los ciudadanos de Buenos Aires es que se den cuenta de que no podemos seguir votando a quienes no nos escuchan. No podemos seguir votando a quienes nos dan la espalda a nuestros constantes reclamos por más espacios verdes. ¡Será justicia!

Gracias.

4.- Sra. Soledad Gioia

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Soledad Gioia.

Sra. Gioia.- Buenas tardes a todos y a todas.

Mi nombre es Soledad Gioia; soy licenciada en Diseño y Planificación del Paisaje, especialista en vegetación nativa para áreas urbanas. Participo en el Consejo Consultivo de Espacios Verdes en la Comuna 5 y soy miembro de los vecinos autoconvocados de Boedo por el proyecto “No destruyan Castro”.

Antes de comenzar mi exposición, quisiera simplemente decir que para hacer frente a esta crisis ambiental que sufrimos en CABA, sería fundamental que la Agencia APRA tenga un organismo con el mismo nivel de jerarquía, a fin de controlar los informes ambientales y que no sea monopólico, ya que pertenecen al Gobierno de la Ciudad, como pasó con el proyecto “Castro Verde”.

Ahora sí voy a comenzar con mi exposición.

En la disciplina del paisajismo, precisar sobre la calidad ambiental y la capacidad de confort que un espacio público brinda al usuario es determinar la cualidad y pertinencia de un diseño en un territorio determinado. Si definimos un paisaje como el resultado de la interacción entre lo que se ve y lo que no se ve, pero se siente, como la brisa, el olor, el calor, el sonido y la cualidad de las acciones sociales, podemos afirmar que el medio ambiente es un lugar que está determinado por la relación sociedad-naturaleza, por la manera en cómo se altera de forma definitiva un área para llevar a cabo sus objetivos en detrimento de quienes viven en dicho espacio.

Entonces, es imposible pensar que el Centro de Logística Maza S.R.L. se instala en una zona de área residencial con una medición acústica que sea a nivel 5 para franjas diurnas y nocturnas, cuando el principal contaminante sonoro ambiental y de movimiento de suelo es la U25 y donde nunca se ha tratado el uso de pantallas acústicas para bajar dichos valores de contaminación auditiva. Podemos imaginar lo que va a pasar si sumamos un centro de logística a la contaminación existente, si agregamos el calentamiento por la construcción de este edificio –que va a estar hecho con chapa plegada galvanizada– más el cambio del uso del paisaje que va a generar en Boedo por proponer un espacio verde dentro

de esta construcción que simplemente va a ser el 20 por ciento de la superficie total, que dijeron que era de 2.700 metros cuadrados.

El paisaje contemporáneo ha surgido como resultado de una fuerte dosis de carga cultural y de voluntad estética, pero también un fenómeno perturbador de preocupación, debido a la incapacidad de disfrute de las personas motivadas por el deterioro de estos valores naturales y estéticos; particularmente en Boedo, el barrio con menos metros cuadrados verdes por habitante con 0,02 m², cuando, según lo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, el ideal es de 10 a 15 m². Tenemos la posibilidad de cambiar estos índices, porque aún contamos con espacios linderos a las autopistas para generar paisaje.

Comenzar a entender la problemática ambiental y en particular la de los espacios verdes de la idea de los sistemas complejos, nos ayuda a alejarnos de esta visión fragmentaria para abordar de manera de interrelación la ecología y la ciudad pese a esta complejidad y en la escala regional.

En este recorrido evaluamos el potencial ambiental de la región, donde su geomorfología, su flora y su fauna, incluso los altos índices de contaminación que presentan, siguen ofreciendo una valiosa oportunidad para los habitantes. Voy a citar dos ejemplos: uno, el de Parque Roca con el resurgimiento de la orquídea (*no se perciben las palabras*), luego de treinta años de sedimentos tratados en el arroyo en los tramos sin entubar del Riachuelo y el trabajo en el 2011... (*no se perciben las palabras*), y el Parque de la Estación, que fue una reutilización de áreas exferroviarias y proyecto íntegramente desarrollado por vecinos mediante el proceso participativo –que aquí no existe– del paisaje llevado a cabo por Fabio Márquez y donde luego el diputado Tomada, mediante un proyecto de ley, logra que se desarrolle en el período de gestión del PRO.

Otra de las ideas es el concepto de biodiversidad, sobre todo, en lo que se refiere al valor como indicador de los desajustes del sistema y a su capacidad de brindar diversas alternativas para superar la crisis. Entender a las plazas, los parques y las reservas como nodos productores de biodiversidad, nos permite vincular corredores fluviales, viales y ferroviarios, construyendo una red de ayuda mutua entre los elementos que permiten vislumbrar un futuro posible de supervivencia ante las alteraciones.

Cierra el concepto de desarrollo sostenible que un sistema abierto y dinámico como el que abordamos nos da la posibilidad de pensar en dicho cambio para hacerlo operable y viable. Así, la consolidación y generación de nodos verdes, que son elementos vitales para la existencia de la red de vinculación y generación de recursos ambientales que permitan la recuperación del área urbana.

Las plazas con centros culturales y actividades son ámbitos de sociabilidad y son también espacios de referencia que contienen...

Sra. Coordinadora (Lanari).- Por favor, si puede ir redondeando.

Sra. Gioia.- Ya termino.

Repito: la idea de plaza de barrio en la cultura popular hace referencia a la historia particular y colectiva de los habitantes, espacio para el desarrollo de ritos populares que expresan el patrimonio intangible de la región. Necesitamos más plazas y descentralizar actividades que contaminan nuestra vida. No al *Greenwashing* en Boedo.

Muchas gracias.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora Virginia Inés Samar.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Osvaldo Leonardo Pérez.

- El participante no se hace presente.

7.- Sra. Liliana Belingheri

Sra. Coordinadora (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Liliana Belingheri.

Sra. Belingheri.- Buenos días.

Soy vecina del barrio de Almagro. Adhiero a las palabras de Myriam y de Soledad Gioia, así que voy a ser muy breve.

La verdad es que asistimos hoy a un proyecto que tuvo muy poca difusión, sobre todo, para los vecinos de Boedo, San Cristóbal y de quienes estamos muy cerca. En mi caso, el barrio de Almagro.

En principio, escuché atentamente el proyecto que parece auspicioso; sin embargo, va a implicar un gran cambio en el tejido urbano del área que está alrededor y que es precisamente – como dijeron quienes me precedieron en el uso de la palabra– una zona bastante preservada, de menos densidad demográfica y urbanística en comparación con otros barrios de la ciudad. Es decir, en una zona relativamente tranquila, residencial, de casas bajas habrá un aumento significativo de gases, de ruidos y de tránsito por carga pesada. Y si decimos más gases, más ruidos, mayor densidad y flujo de movimientos de carga y descarga, además de la peligrosidad que también va a estar presente –obviamente al ser una zona de mucho mas tránsito–, va a cambiar sustancialmente la fisonomía de este barrio.

En principio creemos que sí, que hay que sumar cambios, porque se supone que deben ser para sumar a mejoras de la vida concreta y cotidiana, pero no queremos más ruido, más gases ni mayor flujo de vehículos de carga. Precisamente lo que queremos es que haya más espacios verdes, como venimos sosteniendo desde hace uno o dos años en las distintas audiencias públicas.

Ojalá que esto sirva para llamar un poco a la responsabilidad de ustedes, legisladores, como digo siempre. Y aunque somos pocos los que estamos acá, creo que si la gente supiera que esto se va a realizar –porque no ha tenido difusión–, me parece que no estaría muy contenta. Tal vez se puedan hacer cambios todavía; creo que tenemos que tratar de pensar en el futuro de nuestra Patria, pero más que nada en el futuro de nuestro planeta. Ya vimos recientemente un informe que dice que se han sumado dos grados de temperatura y vemos los distintos efectos del cambio climático. No mucho más que esto. Simplemente decir que me hubiera gustado que, tal vez, ese informe que se ha presentado con detalles

sea también contrastado con otras personas que tengan idoneidad y de esa manera saber si efectivamente el proyecto es viable o no.

Les agradezco igualmente el espacio y el haberme escuchado.

Sra. Coordinadora (Lanari).- No hay más participantes inscriptos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- No me parece que los participantes estén en el Zoom, pero igualmente para cumplir con lo que anunciamos al principio, Viviana, por las dudas, te pido si podés nombrar a las dos personas nuevamente.

Sra. Coordinadora (Lanari).- Participante número cinco, Virginia Samar; y participante número 6, Osvaldo Leonardo Pérez.

- Los participantes no se hacen presentes.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Gracias, Viviana.

Daniel González, quien está en la sede comunal 5, te consulto si alguien se acercó allí.

Sr. Coordinador (González).- Nadie se acercó para hacer uso de la palabra.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Gracias.

Señora presidenta: ha concluido el Orden del Día.

Finalización

Sra. Presidenta (Azcurra).- Les agradecemos nuevamente a cada una y a cada uno de ustedes por la participación.

Damos por concluida la audiencia pública. Igualmente, quedamos atentos a si hay alguna presentación cuando se acerque y se adjunte al expediente la versión taquigráfica correspondiente.

Muchas gracias.

- Es la hora 13 y 33.

Mariela Cantero
Taquígrafa