

Versión taquigráfica

# AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del proyecto  
“Sistema de Transporte Público por  
Automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y  
en Red (Metrobús) – Etapa 1: Alberdi-  
Directorio”

7 de noviembre de 2022

**S U M A R I O**

<b>AUDIENCIA PÚBLICA</b>	<b>7</b>
<b>Iniciación</b>	<b>7</b>
<b>Expertos</b>	<b>8</b>
Sra. Clara Sanguinetti	8
Sr. Roberto Mario Fèvre	12
<b>Participantes</b>	<b>18</b>
1.- Sra. Gabriela Natali Torelli	18
4.- Sra. Eliana Noguera	19
5.- Sra. Ana Lucía Etcheverry	19
6.- Sr. Juan Bautista Canavese	20
<b>Expositores</b>	<b>21</b>
1.- Sra. Lorena Analía Crespo	21
<b>Participantes</b>	<b>22</b>
7.- Sra. Eliana Gómez	22
<b>Expositores</b>	<b>23</b>
2.-Sr. Favio Pirone	23
<b>Participantes</b>	<b>25</b>
8.- Sr. Federico Peña	25
9.- Sra. Isolda Balsamello	25
10.- Sr. Marcelo Sebastián Gonzalo Ibarrola	27
11.- Sr. Bernabé Francisco Sarmiento	28

12.- Sr. Esteban Justel	29
13.- Sra. Beatriz Mouzo	31
14.- Sr. Gregorio Manuel Martín	31
15.- Sra. Camila Dobal	32

**Expositores** **33**

1.- Sra. Lorena Analía Crespo	33
-------------------------------	----

**Participantes** **34**

16.- Sra. María Florencia Caminos Cimadamore	34
17.- Sr. Santiago Comas	35
18.- Sr. Manuel Ludueña	36
19.- Sr. Jorge Fernando Pombar	38
20.- Sr. Lautaro Pucacco	39
21.- Sr. Juan José Chaves	40
22.- Sra. Julieta Rolandelli	42
23.- Sra. Verónica Pelli	42
24.- Sr. Pablo Alzugaray	43
25.- Sr. David Tirel	44
26.- Sr. Alexis Michel Cabrera	45
27.- Sr. Jorge Miguel Elger	45
28.- Sra. Delfina Ghiglione	46
31.- Sr. Miguel Ángel Monasterio	48
32.- Sr. Juan Carlos Dima	49

---

33.- Sra. Carla Natalia Chas	50
34.- Sra. María Cristina Gorchs	51
38.- Sra. Patricia Broglino	52
40.- Sr. Miguel Sorrentino	53
37.- Sra. Graciela Inés Calabrese	55
36.- Sr. Carlos Alberto Sorrentino	55
39.- Sra. Stella Maris Hermida	56
42.- Sr. Miguel Ángel Sosa	57
43.- Sra. Gimena Inés Prieto Rodríguez	58
44.- Sr. Nahuel Sergio Pezzotti Vázquez	58
46.- Sr. Gabriel Bottino	59
47.- Sra. Nilda Beatriz Rodríguez	60
49.- Sr. Mario Abel Silvestre	61
50.- Sra. María Sandra Del Balzo	62
51.- Sr. Bruno Matías Lupo Varela	62
55.- Sra. María de los Ángeles García Balbi	63
45.- Ezequiel Bottino	64
<b>FINALIZACIÓN</b>	<b>65</b>

## AUDIENCIA PÚBLICA

- A 7 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 todos y a todas.

Ya conectados a *YouTube*, les damos la bienvenida a esta audiencia pública. Sean todos bienvenidos.

Vamos a dar inicio a esta audiencia convocada por Resolución 302-2022-GCABA-APRA de la Agencia de Protección Ambiental referida al Expediente electrónico 26682410-GCABA-DGEVA-2022, por el cual tramita la categorización y emisión del certificado de aptitud ambiental del proyecto sobre el “Sistema de Transporte Público por Automotor Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red (Metrobús): Alberdi-Directorio”, a desarrollarse en Avenida Juan Bautista Alberdi números 2900 a 4900; Avenida Bruix números 4400 a 4900 y Avenida Directorio números 2900 a 4600, bajo la titularidad de la Dirección General de Infraestructura de Transporte, Subsecretaría de Obras de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sobre una superficie total de 104.400 metros cuadrados.

En dichas actuaciones se emitió el Informe Técnico número 34737722-GCABA-DGEVA-2022, por el cual se categorizó el proyecto bajo examen como “con relevante efecto ambiental” en lo que refiere a la Ley 123, que determina el procedimiento técnico-administrativo de evaluación de impacto ambiental.

Por lo cual, desarrollaremos la presente audiencia pública temática. La misma será presidida por quién les habla, María Luján Azcurra, Directora General de Evaluación Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental, atento a la delegación que efectuó el Presidente de la Agencia, licenciado Renzo Morosi, por Resolución 343-GCABA-APRA-2022.

Por otro lado, estando presentes los expertos, expositores y participantes inscriptos, voy a ceder la palabra al equipo del área de Participación Ciudadana para que haga las aclaraciones correspondientes y pueda dar intervención a cada uno de ustedes, conforme el procedimiento de la audiencia.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes a todos y a todas.

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

Vamos a destacar que la presente audiencia está regulada por la Ley 6 y por la Ley 6306 que nos da la posibilidad de hacerla en modalidad virtual. Más allá de la virtualidad de la presente audiencia, el Gobierno de la Ciudad designa en cada una de estas audiencias un lugar físico por si alguna persona carece de conectividad pueda acercarse a hacer uso de la palabra si así quisiera. En este caso, es la sede Comunal 9.

Dicho esto, vamos a pasar a lo que tiene que ver con la participación. La forma de participar en las audiencias públicas, según la Ley 6, se realiza de tres maneras. En primer lugar, se encuentran los expertos, que son aquellas personas que presentan y defienden el proyecto objeto de la audiencia.

En el caso de las audiencias que se hacen por la Ley 123 también hace uso de la palabra un profesional que forma parte de la consultora encargada de hacer el Estudio de Impacto Ambiental.

Fuera de ello, hay dos formas de participación. Por un lado, están los expositores, que son considerados así la Defensoría de la Ciudad de Buenos Aires, legisladoras y legisladores de la Ciudad de Buenos Aires, funcionarios del Gobierno de la Ciudad, del Poder Ejecutivo y del Poder Judicial, y miembros de las Juntas Comunales.

Por otro lado, en una tercera instancia, hay un registro de participantes que se abre con una antelación de 18 días antes de la realización de la audiencia, para que quienes lo deseen, se inscriban y puedan participar. Tanto los participantes como los expositores disponen de 5 minutos para hacer uso de la palabra.

Como esta audiencia es virtual, una vez que se termina el Orden del Día, se vuelve a nombrar a aquellas personas que no estaban presentes por si fue por algún problema relativo a la conectividad.

Más allá de eso, les decimos que aquellos que tienen documentación ampliatoria o que, por algún problema, hoy no pudieron estar presentes, más allá de que estuvieran inscriptos, pueden enviar sus ponencias al *mail* de [audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar](mailto:audienciaspublicas@buenosaires.gob.ar) y las mismas serán incorporadas al expediente junto con la versión taquigráfica, y tomada en cuenta por las autoridades antes de la toma de decisión correspondiente.

Vamos a dar comienzo a la audiencia pública.

Le doy la palabra a Viviana Lanari, integrante del organismo de audiencias públicas, que irá convocando a todos los oradores.

Muchísimas gracias.

### Expertos

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

Vamos a comenzar con el registro de expertos.

[Sra. Clara Sanguinetti](#)

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra en calidad de experta, la licenciada Clara Sanguinetti, Directora General de Diseño e Implementación.

**Sra. Sanguinetti**.- Buenos días a todos y a todas.

Gracias por la presentación.

Yo empezaré a contarles acerca del proyecto del Metrobús Alberdi-Directorio.

Voy a compartir un *power point*, que se debería estar cargando.

- Luego de unos minutos, la experta comparte un *power point* en la plataforma del *Zoom*.

**Sra. Sanguinetti.-** En el día de hoy, como dije anteriormente, les voy a presentar el proyecto Metrobús Alberdi-Directorio.

En ese sentido, el Metrobús Alberdi-Directorio forma parte de un sistema integral de movilidad de más de 10 años. Si vemos este primer mapa...¿se ve?

**Sra. presidenta (Azcurra).-** Se está viendo la presentación. Si querés, para que todos lo puedan ver, volvé a cargar, pero se estaba viendo una presentación.

**Sra. Sanguinetti.-** Perfecto. Acá me dicen que es porque con el *YouTube* hay un *dilay* y lo estamos viendo también por el *YouTube*. Entonces, se verá un poco más tarde.

**Sr. Coordinador (González).-**Disculpá: sí, *YouTube* tiene un minuto de *dilay*, así que no te guíes por eso.

**Sra. Sanguinetti.-** Perfecto.

Entonces, les comento que este proyecto de Metrobús Alberdi-Directorio forma parte de la red de metrobuses.

Acá podemos ver un mapa de movilidad del área metropolitana de Buenos Aires. La Ciudad de Buenos Aires es un centro de atracción de viajes, por supuesto, por diferentes razones: por temas laborales, de salud o de estudio.

Vemos aquí en amarillo las diferentes trazas del metrobús que forman parte de la red, y todo lo que está en gris es la red de infraestructura ferroviaria, y la red de subte está marcada en cada una de sus colores según la línea correspondiente.

Esta línea de argumentos, es la política que se viene llevando a cabo ya hace más de 10 años. Todos recuerdan que el primer metrobús fue en la Avenida Juan B. Justo. Eso es lo que llamamos el Corredor Norte con el Metrobús del Norte...

- Por problemas técnicos con el audio no se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Perdón, se está escuchando muy mal.

**Sra. Sanguinetti.-** ¿Ahí se escucha mejor?

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Sí, ahí se la escucha.

**Sra. Sanguinetti.-** Perfecto.

Continuando con la descripción del proyecto, antes hacíamos foco en un mapa más territorial. En este caso, hablaremos del proyecto del metrobús en particular.

El Metrobús Alberdi-Directorio va desde San Pedrito hasta Escalada. Se trata de un metrobús mano única, que tiene una extensión de 5.8 kilómetros, circula en sentido General Paz por la Avenida Alberdi y en sentido centro por la Avenida Directorio, y por la Avenida Bruix y por la Avenida Directorio.

Doce son las líneas de transporte público beneficiadas por el metrobús, ocho entran y recorren el metrobús y cuatro circulan por los carriles de tránsito general, y algunas cuadras por la traza del metrobús.

Los barrios beneficiados son Flores, Floresta, Parque Avellaneda, Vélez Sarsfield y Villa Luro.

Aquí estamos viendo que al llegar a la Avenida San Pedrito el metrobús fomenta la intermodalidad que nosotros queremos animar cuando hablábamos anteriormente acerca de las distintas redes de transporte, porque lleva a la conexión con el Ferrocarril Sarmiento, la Línea A de Subte y en el Centro de Traslado de Flores. También se puede conectar con distintas líneas de transporte público.

¿Cuáles son los objetivos del Metrobús Alberdi-Directorio? Los objetivos de este proyecto no son distintos a los metrobuses que ya se construyeron anteriormente. Todos alguna vez –ya vamos como 62 kilómetros de metrobús – hemos recorrido algún metrobús o usado alguna estación y sabemos que mejora muchísimo la accesibilidad, porque son estaciones elevadas, entonces, es más fácil el acceso a la unidad, al colectivo. Asimismo, reduce los tiempos de viaje del transporte público, porque se segrega del tránsito general. Las zonas de espera son mejores, son más iluminadas, hay más seguridad, especialmente para nosotras, las mujeres. Además, organiza el tránsito a través de carriles exclusivos para líneas de transporte público separado de los carriles para particulares.

Por otro lado, también se suma una mejora ambiental en toda la traza en cuanto a la calidad del aire, porque se reducen todo lo que son las frenadas bruscas y las frenadas en los entrecruzamientos, y mejora muchísimo el ciclo de manejo del transporte público.

A nivel más global, aporta al cambio climático, porque cuando se prioriza el transporte público, lo que se espera es una derivación de los vehículos particulares al transporte público.

Con respecto a los datos, en los usuarios de la vía de esta traza de Alberdi-Directorio, el 50,5 por ciento son usuarios del transporte público y el 49,5 son usuarios de tránsito general.

Si hablamos del volumen por modo, obviamente, los livianos son los mayores usuarios de la vía. Ahí se nota una ineficiencia en el uso de la vía porque, evidentemente, el transporte público tiene muchísima más capacidad, porque transporta más pasajeros. Pero cuando vemos a la superficie que se destinará con el proyecto por modo, para lo que es el metrobús, se destinará un 21 por ciento del ancho total de la avenida y para los usuarios de tránsito general un 80 por ciento.

Aquí vemos las estaciones planteadas del metrobús. El metrobús al estilo de la Ciudad de Buenos Aires respeta los recorridos de cada línea de colectivo. No hay modificaciones en los recorridos de las líneas. Entonces, entran y salen por el metrobús por el mismo recorrido que realizan actualmente.

Sobre la Avenida Alberdi se plantean seis estaciones de metrobús. Sobre la Avenida Bruix se plantea un carril central de metrobús –después veremos en particular la cuadra tipo de cada avenida– y se plantean bulbos en vereda, que es como una extensión de la vereda. Y en lo que es la Avenida Directorio se vuelve a segregar al tránsito y se plantean cinco estaciones de metrobús sobre dicha avenida sentido al centro.

Aquí vemos una planta tipo de lo que es el Metrobús Alberdi-Directorio, tanto para la Avenida Alberdi como para la Avenida Directorio. Podemos observar cómo son dos



avenidas de mano única. El transporte público segregado irá por el carril central y el tránsito general irá por los dos carriles de cada lado.

Este tipo de metrobús es distinto al resto de los metrobuses. Las estaciones son más chicas, están simplificadas, no ocupan toda la avenida y al ser un carril de mano única no tiene emplazamiento de cantero central.

En cuanto al estacionamiento, vemos que en las cuadras en que se emplaza la estación por una cuestión de geometría, el estacionamiento no estará permitido, pero sí para las operaciones de carga y descarga, para algunas detenciones se plantean dársenas sobre la vereda.

En el caso de las cuadras sin estación habrá un carril de operación para los comercios frentistas, especialmente esto se dará en toda la traza, pero lo pensamos especialmente para la zona de la Avenida Alberdi, que es muy comercial. En los casos, cuando los días no sean hábiles, el estacionamiento estará permitido. O sea, sobre ese carril de mano derecha el estacionamiento estará prohibido de 7 a 21 horas y estará permitido en el resto de las horas del día.

Acá tenemos un corte tipo de lo que es un carril central con su estación y dos carriles de cada lado para el tránsito general.

Esto es lo que sería un corte tipo de una cuadra sin estación: el bus segregado en el carril central, dos carriles de cada lado y un carril para una detención, por ejemplo, un taxi para una detención eventual.

Aquí tenemos una imagen de referencia de lo que sería una cuadra con estación con metrobús.

Ahora seguiremos con la particularidad de lo que es la planta tipo en la zona del Parque Avellaneda. Todos saben bien que en esa zona la Avenida Directorio se hace más angosta. Entonces, en este caso, se genera el mismo carril central para segregarse el transporte público, un carril de mano izquierda y dos carriles de mano derecha. Acá tenemos una imagen de referencia de la zona de Parque Avellaneda.

Esto sería el *layout* de lo que es la estación que estamos planteando para el Metrobús Alberdi-Directorio.

Y lo que estamos viendo cuando les hablaba de una estación más simplificada es porque la estación no va de punta a punta en la cuadra. En este caso, tendrá un solo acceso, que es sobre una de las puntas y luego tiene un cierre con un cantero y se incorporará más arbolado a la traza.

La estación tendrá dos espacios de atraque para el transporte público, y al ser más corta y más chica en sus dimensiones, la hace más permeable especialmente –esto es muy importante– para los comerciantes de la zona para mantener libre su frente.

Esto es la incorporación de arbolado que se pondrá en cada una de las estaciones sobre las dos avenidas.

Esto es un ejemplo de una planta tipo de la Avenida Bruix. Está el bulbo de espera del transporte público, que es como una continuación de la vereda con estacionamiento paralelo permitido las 24 horas en la misma mano en la que se emplaza el bulbo y con estacionamiento restringido en la mano de enfrente. Después se generarán algunas extensiones de veredas. Bruix al ser una avenida en diagonal se generan muchas cinco esquinas, las intersecciones son muy amplias. Entonces, buscamos con este proyecto no solamente hacer un proyecto de transporte público, sino mejorar el espacio público general de estas avenidas y de esta zona.

Aquí vemos un detalle de lo que es el plano de la plataforma entera de transporte público. Obviamente, tendrá sus refugios, asientos, estará pensada desde la accesibilidad, no solamente en las plataformas de espera, sino también en las estaciones de transporte público.

En este caso, el transporte público en la Avenida Bruix no estará segregado. Pero si podemos ver en esta imagen, por ejemplo, en la imagen de la izquierda se ve cómo funciona la espera del transporte público, la operación sin plataformas de espera, y a la derecha es una imagen en la misma avenida en la cual hay plataforma de espera. Por lo tanto, esto es doblemente beneficioso no solamente para los pasajeros, porque tiene un lugar de espera, techo, un lugar seguro, especialmente, sino también para los choferes de transporte público que se pueden arrimar bien a la parada y eso mejora muchísimo su calidad laboral.

Por otro lado, como dije anteriormente cuando les mostraba la cuadra tipo de la Avenida Alberdi-Directorio, se incorporarán dársenas y cajones azules en cada una de las avenidas.

Nosotros hicimos un trabajo de cómo era la actividad comercial y las necesidades de cada uno de los frentes de las avenidas. Entonces, incorporamos estos cajones azules y estas dársenas en vereda, estas zonas de carga y descarga para la actividad comercial, según los frentistas y las características de la traza.

Entonces, a modo de conclusiones, el Metrobús Alberdi-Directorio es una reconfiguración de las avenidas con ordenamiento del tránsito, pensada para mejorar la seguridad vial, porque todos los proyectos nuevos que realizamos los hacemos también pensando en una mejora de la seguridad vial en la zona que intervenimos y que tiene en general un 20 por ciento de ahorro de tiempo en transporte público para los pasajeros que circulan por la avenida.

Esta nueva infraestructura mejorará la experiencia de viaje para 65.000 usuarios diarios de transporte público y respeta el carácter de cada tramo de la traza que nosotros intervenimos, especialmente la parte comercial, generando espacios de carga y descarga tanto como cajones azules emplazados en ese carril de operaciones que les nombraba antes, sino también en las dársenas de carga y descarga en vereda en los casos en que el ancho de la avenida no nos dé para incorporar ese carril.

Muchas gracias por escucharme.

**Sr. Roberto Mario Fèvre**

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el arquitecto Roberto Mario Fèvre en representación de la consultora que hizo el Estudio de Impacto Ambiental.

**Sr. Fèvre.**- Buenos tardes a todas y a todos.

Voy a exponer brevemente los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental que se hizo para este proyecto, que desarrollaré de forma muy sintética. El estudio completo ustedes lo tienen disponible en el expediente que tienen habilitado para cualquier consulta. Haré una breve síntesis, lo más clara posible, para que se entienda el sentido del trabajo.

- El experto comparte un *power point* en la plataforma del Zoom.

**Sr. Fèvre.-** En primer lugar, quiero decir que el Estudio de Impacto Ambiental es un estudio que lo que hace, por un lado, es identificar, caracterizar y cuantificar cuáles serán los efectos ambientales de un proyecto determinado, en un lugar determinado. En este caso, en un lugar de la Ciudad.

Para ello, se desarrolla un estudio que está establecido cómo se debe hacer, qué características tiene que tener, cuáles son los procedimientos según la Ley 123 y en toda la normativa anexa a esa ley.

Este estudio, básicamente, identificará esos impactos y los pondrá a consideración de las autoridades, por un lado, y de la comunidad en general, por otro. Esta audiencia pública forma parte de esos procedimientos que se establecen en la normativa.

Entonces, les empiezo a contar muy rápidamente de qué consta este estudio.

Los componentes, cómo está organizado o qué capítulos tiene este estudio, está sintetizado en esta pantalla. Hay un análisis del marco normativo que aplica a este estudio; la localización y determinación de las áreas de influencia. Es decir, un proyecto influye directa o indirectamente sobre un área de la Ciudad. Entonces, allí se analiza cuáles son estas áreas. También se evalúa cuál es la situación actual del ambiente que se intervendrá y, por lo tanto, será afectado; no solo la situación actual, sino también la situación tendencial. Es decir, este proyecto tiene una vida útil de muchos años. Entonces, no solo hay que analizar cuál es la situación actual de ese ambiente, sino cómo evolucionará en los próximos años.

Luego hay una memoria descriptiva del proyecto. Es decir, cuáles son las características del proyecto que se deben plantear en ese lugar, focalizando especialmente en aquellas actividades, acciones directas o indirectas del proyecto que puedan tener incidencia sobre la cuestión ambiental. Luego, teniendo en claro cuál es la situación del ambiente a intervenir y las características del proyecto que se implantará, podemos cruzar estos dos sistemas y establecer cuáles serán los impactos y cuáles serán las intensidades de estos y sus características.

Por un lado, establecer esto nos permite definir medidas de mitigación, es decir, todo lo que voy a hacer para evitar, minimizar y disminuir los efectos negativos del proyecto, y maximizar u optimizar aquellos que tengan que ver con los impactos positivos, es decir, con aquellas cosas que se mejoran.

Finalmente, se establece un Plan de Gestión Ambiental que permite que todo esto que venimos desarrollando sea perdurable en el tiempo y se maneje adecuadamente desde el punto de vista ambiental en toda la vida útil del proyecto.

Dicho esto, tenemos un panorama de cuáles son los componentes del estudio. Ahora iremos mirando un poco más en detalle a cada uno de ellos.

Con respecto al tema de la localización no me extenderé, porque Clara ya lo explicó muy bien: involucra a tres avenidas, y ustedes ya lo conocen.

Aquí tenemos identificada el área de influencia; es decir, por un lado, el área de influencia directa, que es en sí mismo las avenidas que serán las más afectadas, evidentemente, por el proyecto, y el área de influencia indirecta que está tomado unos 100 metros alrededor de hacia cada lado de las avenidas en donde se producirán algunos efectos y, entonces, son importantes analizarlos.

Les decía que tenemos que caracterizar el ambiente en donde se iba a implantar el proyecto. Esto se hace a partir de componentes, por un lado, naturales y por otro, socioeconómicos o antrópicos, como quieran llamarlos, que veremos.

Aquí hay una primera caracterización del medio ambiente físico y natural que está planteado en cuatro o cinco temas. El primero de ellos es el clima, luego están la geomorfología y los suelos, el agua subterránea, el aire y la biota. Es decir, todos los componentes vivos del sistema.

Voy a ir directamente a las conclusiones, porque es muy extenso el análisis de cada una de estas cuestiones.

Las conclusiones respecto del medio físico y natural, el área se encuentra absolutamente urbanizada y muy consolidada. Esto quiere decir que es un área urbana desarrollada que cuenta con todos los servicios, todas las calles están trazadas, pavimentadas, etcétera.

En ese sentido, la problemática ambiental no muestra cuestiones particulares en relación al resto de la ciudad. Tiene los mismos indicadores respecto de calidad de aire, niveles de ruido, niveles de circulación, etcétera.

El arbolado público existente que será afectado por el proyecto –después veremos un poco más en detalle cómo– está constituido por algunos ejemplares que se analizaron y se identificaron perfectamente. Luego veremos qué es lo que sucede con el arbolado público.

En cuanto a la caracterización del otro gran medio, es decir, el medio ambiente urbano, el medio antrópico, tenemos la estructura urbana, el análisis de cómo funciona, cuál es la realización funcional del área; la estructura vial; el sistema de transporte, que será claramente afectado por el proyecto; el uso del suelo, es decir en qué condiciones se está utilizando; el equipamiento urbano del que dispone el área; las áreas establecidas según el Código Urbanístico; las características de la población asentada, y las redes de infraestructura y de servicios. Todo esto ya fue analizado. Les voy a dar algunos pantallazos, que son los más significativos y representativos en relación con este proyecto.

La estructura urbana es la estructura tradicional de la Ciudad.

En la estructura vial aparece la Autopista 6 que atraviesa en forma sobre elevada el área. Y se identifican cuáles son todas las redes que estarán relacionadas con el proyecto en cuestión.

En cuanto al transporte tampoco me voy a extender, porque ya se expresó muy bien Clara al respecto. Hay una serie de líneas de colectivos de transporte de pasajeros que serán afectadas por el proyecto y canalizadas a través del metrobús.

Respecto del uso del suelo hay un predominio de uso mixto. Es decir, por un lado, el uso residencial con zócalos comerciales y de servicios. Esto se da en mayor o menor medida en las tres avenidas. Es un área con un equipamiento urbano importante. Está bien dotada en ese sentido. Esto se analizó en cada uno de los mapas que ustedes ven y para analizarlo más en detalle habría que acceder al estudio que consta en el expediente.

En cuanto a la zonificación, según el Código Urbanístico, aquí hay un análisis de todas áreas y distritos que están afectos por el proyecto tanto en el área directa como indirecta. Básicamente, los que se verifica en el Estudio de Impacto Ambiental es que exista compatibilidad entre el proyecto que se propone y lo que establece el Código Urbanístico, cuestión que en este caso se da sin ningún tipo de conflicto.

Luego en el Estudio de Impacto Ambiental se incorpora la Memoria del Proyecto. Es decir, identificar todas aquellas actividades propias del proyecto que tendrán impacto, incidencia o afectación sobre el ambiente. No describiré el proyecto porque Clara ya lo explicó con suficiente claridad.

La ubicación de los paradores y sus características ya las explicó Clara.

Sí hablaremos del arbolado público, que es un tema que analizamos particularmente. En este proyecto se identificaron 13 ejemplares a ser afectados por las nuevas trazas de las veredas; 9 ejemplares son aptos para el trasplante. Se trata de tipas y liquidámbar, que serán trasplantados a sitios que se definan dentro de la comuna. Por otro lado, hay 4 ejemplares que serán extraídos y hay que compensar de acuerdo a la normativa que establece la Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado, según la cual corresponde 151 unidades compensatorias básicas. Esta es la reglamentación que establece cómo debe compensarse en caso de que se produzcan extracciones. Sin embargo, el proyecto propone un mayor número de ejemplares de compensación. En ese sentido, propone 22 ejemplares, 2 para cada parador central y 13 ejemplares en vereda a modo de reposición. Es decir, 35 ejemplares de 18 a 24 centímetros de circunferencia, lo cual sumado a la plantación y al cuidado por un año equivale a 920 unidades de compensación, con lo cual se sextuplica lo que establece la reglamentación en este aspecto.

El Estudio de Impacto Ambiental se nutre, a su vez, de otros estudios accesorios que aportan datos a ese estudio principal. Para esto se han realizados dos estudios que son importantes en relación a este proyecto. Por un lado, está el Estudio de Tránsito, es decir, cómo el proyecto afectará el tránsito en el área. Entonces, están las líneas de transporte público de pasajeros que mejoran los tiempos de viaje, mostrando mayor incremento cuando el recorrido es hacia la provincia. También se evidencian diferencias cuando el trayecto abarca la extensión completa del metrobús.

Para el tránsito general no hay mayores diferencias, no hay afectaciones en cuanto a niveles de servicios, colas o los tiempos de viajes, que son los parámetros que habitualmente se utiliza para entender si el tránsito mejora o no.

El Estudio de Tránsito hace una serie de recomendaciones que tienen que ver con el estacionamiento y con optimizar las programaciones semafóricas a partir de la implementación del proyecto.

Por otro lado, el otro estudio que se hace es el Estudio del Efecto de la Acústica Urbana; es decir, lo que mide el nivel de ruido. Por un lado, el nivel de ruido actual, es decir la situación de partida, y por otro, el nivel de ruido que se producirá al momento que el proyecto esté en operación. Esto se hace a través de un *software*. También esto está establecido en la ley, que además establece un protocolo. Se hace siguiendo los lineamientos que establece el APRA.

La conclusión de este estudio nos predice que niveles de ruidos tendremos cuando el proyecto esté en funcionamiento y dice que, dado que las condiciones de tránsito general no sufrirán cambios significativos, tampoco los niveles de ruidos sufrirán mejoras significativas, cuestión que sí sucede en otros metrobuses, porque el porcentaje de cantidad de vehículos de autotransporte público es mayor que en este caso. Sí se dará un impacto positivo en las aceras por la cercanía, pero no será significativo a nivel global.

En cuanto a la obra en sí, les decía que en el Estudio de Impacto Ambiental se seleccionan aquellas actividades que particularmente podrían tener un efecto significativo desde el punto de vista ambiental. Y aquí las listamos como para tener una referencia.

Estas son las actividades de la obra que se estudia especialmente para entender qué afectaciones ambientales pueden traer al momento en que se ejecuta la obra. Porque después analizaremos cuáles serán los impactos en las distintas etapas del proyecto.

Para eso, quienes miraron el expediente se habrán encontrado con una planilla bastante extraña, que es esta. Acá está esquematizada. Es decir, esta planilla la usamos para

comparar, por un lado, cuáles son los componentes del ambiente que son los que aparecen en esta primer gran columna, que tiene tres columnas, que tiene, por un lado, el medio natural y por otro, el medio antrópico, y luego los componentes de cada una de ellas dividido en distintos subcomponentes. Estos que son los componentes del medio son cruzados por las acciones del proyecto dividido en tres etapas.

Las tres etapas son, por un lado, la etapa pre-constructiva, es decir, todo lo que sucede antes de que empiece la construcción; la etapa constructiva, que tiene que ver con todo lo que ocurre en el momento de la construcción, y la etapa operativa, que es cuando la obra terminó y el metrobús está en forma operativa.

A su vez, tiene una serie de referencias que dicen qué pasa en ese cruce. Por ejemplo, cuando cruzo una línea de red vial con una línea de movimiento de equipos, ¿cuál es el impacto y cómo se puede catalogar? Luego me servirá para saber qué hacer con eso. Esta es la lógica de esta planilla. Como no entra todo en una sola pantalla, acá la parte gris está desarrollada en dos partes en las pantallas de abajo. No la veremos en detalle porque es un poco tedioso e, incluso, puede ser que no se lea suficientemente bien.

No obstante, les voy a dar las grandes conclusiones del análisis de esta planilla. Como vimos anteriormente, son las tres etapas. Aquí estamos en el medio natural; o sea, falta todo el medio antrópico, que está de aquí para abajo, y se ve claramente, en general en este tipo de obras, es que en la etapa constructiva se concentran todos los efectos negativos sobre el ambiente, es decir, todo lo que tiene que ver con, por ejemplo, calidad de agua, niveles de ruido, afectaciones sobre el arbolado público. Es decir, todas las afectaciones que una obra trae aparejadas con el acontecer de la misma, por su propia naturaleza.

Luego, en la etapa operativa, aparecerán los efectos positivos, en este caso en el medio natural, en virtud de la mejora de la emisión de gases y de material particulado por la eficiencia del funcionamiento de las unidades.

El símbolo R que aparece allí solo es una referencia que explica por qué ese cruce no ha sido analizado como una afectación, porque por distintas razones tiene justificativo por el cual no se llega a producir un impacto.

Hay otras referencias que tienen que ver con la temporalidad. Si ustedes ven en las celdas, aparece una letra T y una letra L, que tienen que ver con si los impactos son permanentes o transitorios, si están localizados o distribuidos.

En el caso de la etapa constructiva los efectos en su mayoría son transitorios, dado que terminada la obra desaparecen y localizados al área en donde se produce. Esto forma parte de la misma planilla.

Si continuamos hacia abajo, tenderemos los efectos sobre los componentes de medio antrópico; es decir, la red vial, el transporte público, la red peatonal, la accesibilidad en general, la probabilidad de accidentes. Son todos elementos que se analizan para ver cómo el proyecto los impacta. De nuevo, aquí tendremos una concentración de efectos negativos, que son estos rojos que aparecen acá para la etapa constructiva, y una concentración de los efectos positivos en la etapa operativa, cuando esté funcionando el proyecto.

Después voy a hacer una síntesis de todo esto. Pero lo quería explicar por si alguien lo miró y no está suficientemente claro en el expediente.

De cualquier manera, el nivel de afectación en todos los casos es leve. Estos símbolos, tanto en color rojo como los verdes, son en su mayoría leve. Solamente hay un efecto intenso, severo, llamémoslo así en cuanto a beneficioso, en el transporte público en la etapa operativa

porque, efectivamente, es el componente del medio que significativamente se mejora producto de la operación del proyecto.

Entonces, como conclusión de toda esta evaluación de los impactos, también lo dividimos, por un lado, de la etapa constructiva en donde aparecen los impactos temporales negativos sobre la calidad del aire, el suelo, el arbolado público, el funcionamiento de la red vial, el riesgo de accidente, la gestión de residuos, las actividades en el área y sobre el paisaje urbano. Todos estos impactos son impactos típicos de cualquier obra que se hace en el espacio público en la Ciudad de Buenos Aires y en cualquier ciudad. El efecto favorable que siempre también es propio de obra de este tipo es la generación de empleo, de mano de obra y de servicio técnico.

En cuanto a la etapa operativa los efectos sí son permanentes y, en general, son positivos. Allí aparece un efecto positivo de la calidad del aire por la reducción de concentración de gases; un efecto positivo para el funcionamiento de la red vial y la red peatonal; también mejora la accesibilidad; la operatividad del transporte público, que destacamos porque, básicamente, es el objetivo principal, y todos los estudios indican que será verdaderamente mejorada, así como la condición de seguridad para peatones y vehículos, el desarrollo de las actividades en el área, y la incorporación de mobiliario global. También hay un efecto favorable a futuro que es el arbolado público en la medida que se desarrollen los ejemplares incorporados en los paradores y en las veredas.

Identificados los impactos que se producirán en las distintas etapas del desarrollo del proyecto, lo que se hace es establecer una serie de medidas para evitar o minimizar los efectos negativos y maximizar o aprovechar al máximo los efectos positivos. Acá lo que puse son los grandes títulos, porque después esto, medida por medida, tiene como varios renglones cada una de ellas y no quería ser demasiado extensa mi exposición.

Entonces, hay medidas que tienen que ver con el funcionamiento del obrador y los frentes de obra para evitar afectaciones en exceso sobre las avenidas. Sabemos que estas obras son verdaderamente complejas y complicadas. De cualquier manera, nosotros hicimos varios estudios sobre metrobuses y este es de los menos intensos en el sentido de demandar espacio público durante su ejecución.

Hay medidas de control de emisiones y ruido; medidas en relación con el manejo del suelo y de los drenajes; la instalación de cercos; hay señalización, manejo y gestión de residuos; operación de la red de transporte público, y transporte de material. Es decir que hay una cantidad de medidas vinculadas con esta temática que están establecidas y que deben ser de cumplimiento por parte del contratista y de los operadores en general del proyecto, como ser el manejo del arbolado público, es decir, cómo proteger el arbolado para efectos negativos; utilización de protocolos frente a una eventualidad. No es una zona particularmente importante, pero siempre se agrega en este sentido un plan de contingencia frente a la aparición de hallazgo de piezas arqueológicas o paleontológicas durante las excavaciones; programación y ejecución de las tareas de limpieza y cierre de obra. Estas son las medidas de mitigación para la etapa constructiva.

Las medidas de mitigación para la etapa operativa tienen que ver con operatoria de la red vial; es decir, mantener adecuadamente señalizaciones, semaforización, etcétera; control de la calidad acústica urbana en el área; limpieza y recolección de residuos que requieren de rutinas específicas; mantenimiento de las instalaciones específicas del Metrobús, y mantenimiento del arbolado incorporado por el proyecto.

Como habíamos visto en esas pantallas iniciales el final del estudio termina con un Plan de Gestión Ambiental, que tiene por objetivo asegurar que todo lo que se planteó y que se formuló como análisis y estrategias de mitigación de los impactos, y que se desarrollen en el tiempo adecuadamente.

Para eso se establece una serie de programas que sean de cumplimiento obligatorio para quienes tienen que desarrollar las obras y para quienes tienen que operar el proyecto. Esos programas están sintetizados en esta pantalla: un programa de verificación del cumplimiento legal y de los permisos; información y vinculación con la comunidad; instrumentación de un tablero de comando para el cumplimiento de todas las medidas de investigación; es decir, una especie de control general de que todo lo que se está diciendo aquí se cumplirá; capacitación del personal incorporado al proyecto respecto del medio ambiente; instalación y funcionamiento de obradores y frentes de obra; es decir, cómo se debe hacer esto las distintas fases y secuencias; un programa específico para el ordenamiento del tránsito para evitar las molestias al máximo; un monitoreo de los niveles de ruido y control sobre el potencial contaminación del suelo y del aire; manejo y gestión de residuos y de los excedentes de la obra; coordinación con prestadores de servicios de red; esto tiene que ver con todas las interferencias que pueden ser afectadas por un proyecto de este tipo; manejo del arbolado público, acciones con relación a hallazgos de interés particular patrimonial; contingencias, que quiere decir riesgos por cómo se debe manejar frente a un posible accidente o frente a alguna eventualidad; retiro y cierre de obra; cuáles deben ser las medidas que deben tomarse en ese caso. Estamos en el plan de gestión ambiental en la etapa constructiva.

Si pasamos a la etapa operativa, es decir cuando el metrobús ya está funcionando, el Plan de Gestión Ambiental incorpora: programas de monitoreo y control de la calidad del aire; seguimiento de la operatividad del transporte público; servicio y limpieza de recolección de residuos; mantenimiento de equipamiento urbano, fundamentalmente en lo que refiere a paradores; mantenimiento de pavimentos, soldados y luminarias; mantenimiento fundamentalmente de los árboles incorporados por el proyecto. El proyecto prevé un año a cargo del contratista y luego se hace cargo de la autoridad competente del Gobierno de la Ciudad.

Hasta aquí la descripción.

Les agradezco la atención y cedo la palabra para quien debe continuar.

Muchas gracias.

### **Participantes**

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Comenzamos con el registro de participantes.

#### **1.- Sra. Gabriela Natali Torelli**

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 1, señora Gabriela Natali Torelli.

**Sra. Torrelli**.- Buenos días.

Mi nombre es bueno Gabriela. Soy estudiante. Hago uso del Metrobús de Juan B Justo desde Palermo hasta Alem. Normalmente, ese viaje si lo haces sin el metrobús, con un colectivo normal, lo haces en, aproximadamente, 40 minutos o una hora, y gracias al



metrobús, aparte de segura y tranquila, llego en horario en 30 minutos o, quizás, menos. Así que veo que está muy bien el hecho de tener un metrobús en Flores y en todos los barrios en los que estará el Metrobús de Alberdi, ya que dará seguridad, y en lo rápido que será combinar colectivo y subte. Llegar desde Flores hasta el centro calculo que será también en un tiempo bastante prudente, mucho más rápido.

Para mí será algo muy positivo para la gente y también para uno mismo. Además, para que también la ciudad esté un poco más ordenada.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Lucas Adrián Romero.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Ezequiel Isaías Arca.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

#### 4.- Sra. Eliana Noguera

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 4, señora Eliana Noguera.

**Sra. Noguera.-** Buenas tardes.

Mi nombre es Eliana. Vivo en Flores y la verdad que estoy muy conforme con esta obra. Considero que no solamente embellecerá la zona, sino también que nos proveerá seguridad para todos nosotros, los ciudadanos. También es una forma llegar de manera rápida, que nos permitirá acortar los tiempos. En mi caso obviamente, repito, desde Flores hasta el centro.

Por otro lado, también para que los ciudadanos puedan viajar más cómodos y puedan estar más seguros.

Esa es mi opinión.

Gracias.

#### 5.- Sra. Ana Lucía Etcheverry

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora Ana Lucía Etcheverry.

**Sra. Etcheverry.-** Buenas tardes para todos.

Yo también estoy a favor de este proyecto. La verdad es que el metrobús ha sido un gran avance. Como estudiante, hace años que uso el Metrobús del Bajo, la verdad es que los tiempos se acortaron un montón, ya que organiza mucho el tránsito. Me siento más segura

con todo iluminado, esperando el colectivo en las paradas. La verdad es que, en mi caso, me sentí mucho más segura.

Desde ese lugar estoy a favor. Creo que contribuiré y pasará lo mismo con el Metrobús de Flores, ya que se tarda bastante y hay momentos de mucho tráfico y es bastante fastidioso estar dentro del colectivo, entre los autos. Creo que organizando el tránsito con el metrobús nos ayuda a los estudiantes y a los trabajadores que no tenemos auto y que no tenemos otra opción que tomarnos un colectivo. Esto nos ayuda un montón para que nuestra vida diaria sea un poquito más fácil.

Eso es lo que quería decir.

Muchas gracias.

#### 6.- Sr. Juan Bautista Canavese

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Juan Bautista Canavese.

**Sr. Canavese.**- Buenas tardes.

**Sra. Crespo.**- Perdón. Creo que hay un error, porque tengo el número 1 como oradora.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- ¿Quién está haciendo uso de la palabra en este momento? ¿Sos la expositora número 1 de la Junta Comunal?

**Sr. Coordinador (González).**- Perdón, Susana.

Sí, es Lorena Crespo, Juntista de la Comuna 9, quien estaba haciendo uso de la palabra.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Bueno.

Capaz que no quedó claro o no lo expliqué al principio que hay una lista de participantes, que son vecinos y vecinas de la Ciudad de Buenos Aires y una lista de expositores, que vamos intercalando entre la lista de participantes.

Así que es la expositora número 1, pero será intercalada en el registro de participantes que son vecinos y vecinas de la Ciudad. Será convocada la expositora número 1 como la subsiguiente para hacer uso de la palabra.

En este momento tiene la palabra el participante número 6, señor Juan Bautista Canavese.

**Sr. Canavese.**- Perfecto.

Mi nombre es Juan Bautista Canavese.

Principalmente uso el Metrobús de la 9 de Julio y el Bajo. Ello me ha reducido bastante los tiempos.

En cuanto a los beneficios que considero que tiene el Metrobús es que la espera es más cómoda, la fila está ordenada y no se mezcla con los peatones que circulan, los refugios en todas las paradas permiten estar protegidos de la lluvia y del sol. Además, hay mayor seguridad. Son más seguros, porque el ascenso y descenso no están interferidos por

otros vehículos que pueden estar ocupando los espacios en las paradas. Así mismo, genera un mayor tiempo para uno, ya que acelera los tiempos, al ordenar las filas y el tránsito, priorizando y jerarquizando el transporte público.

Principalmente, esto es lo que tengo para decir.

Muchas gracias.

## Expositores

### 1.- Sra. Lorena Analía Crespo

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra en calidad de la expositora la participante número 1, señora Lorena Analía Crespo, Juntista de la Comuna 9.

**Sra. Presidenta** (Azcurra).- Lorena: la escuchamos cuando quiera.

**Sr. Coordinador** (González).- Le pedimos si se puede desmutear, por favor.

- Se escuchan murmullos e interferencias.

**Sr. Coordinador** (González).- Ya está desmuteada. A ver si se escucha.

-Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Lorena: le pedimos si puede hablar más fuerte, porque se escucha mucho sonido ambiente.

-Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Está muteada.

**Sra. Crespo**.- ¿Ahí se me escucha?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, te escuchamos, pero tenés mucho sonido ambiente. Se te escucha muy bajo.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- ¿Nos estás escuchando? ¿Podrías correrte de ese lugar e ir a otro que tenga mejor conectividad? Se te escucha muy mal y con sonido ambiente, con lo cual se pierde mucho tu voz.

-Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Presidenta** (Azcurra).- Intentá hablar sobre el micrófono a ver si así te podemos escuchar, Lorena, por favor.

-Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Parece que no hay forma. No se escucha.

**Sr. Coordinador** (González).- Figura que está en la sala, pero no sé si está.

**Sra. Crespo**.- ¿Se me escucha?

**Sra. Presidenta** (Azcurra).- Sí, te escuchamos. Adelante, por favor.

**Sra. Crespo**.- Buenas tardes.

Mi nombre es Lorena Crespo. Soy comunera de la Comuna 9, Mataderos, Liniers, Parque Avellaneda.

En primer lugar, estaba escuchando atentamente la exposición. Personalmente, y en representación, por supuesto, de los vecinos y de las vecinas de la Comuna 9 existe una gran preocupación por esta instancia que se señalaba respecto de participación...

- Por problemas de sonido, no se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Presidenta** (Azcurra).- Dejamos de escucharte, Lorena.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Está complicada la conectividad con Lorena.

Lorena: a lo mejor si podrías cambiarte de lugar y te volvemos a llamar en un rato. Porque es una pena que escuchamos solo una parte de tu exposición.

Si le parece bien, señora presidenta, seguimos con la lista de participantes y luego volvemos a llamarla en un rato a ver si mejora la conectividad. Porque así es imposible y nos quedamos detenidos.

**Sra. Crespo**.- A ver ahora. Yo los estoy escuchando.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Pero se te corta mucho. Se cortó cuando estabas hablando sobre el tema de la participación, y a partir de ahí no escuchamos más.

Me parece que, por una cuestión de prolijidad, no para censurar, dentro de un rato volvemos a llamarla. Así continuamos con otros participantes y vemos si mejora la conectividad.

Lorena: te volvemos a convocar en 10 minutos a ver si podemos escucharte mejor.  
Gracias.

### Participantes

7.- Sra. Eliana Gómez

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Eliana Gómez.

**Sra. Gómez.**- Buenas tardes a todas y a todos.

Ante todo, quiero agradecer este espacio de participación ciudadana.

Soy vecina de la Comuna 7. Me manejo en transporte público para todos lados y realmente me parece maravilloso el metrobús. Se agiliza muchísimo en la zona de Pompeya y he escuchado decir a los vecinos que el Sur también existe.

Las veredas eran intransitables, entre las paradas de colectivo, los automovilistas que, lamentablemente, a veces no respetan la normativa y estacionan en las paradas, con lo cual el colectivo tiene que estacionar en todos los barrios alejados del cordón y a mucha gente se le dificulta el ascenso y el descenso, dado que el escalón está muy arriba porque el colectivo no se puede acercar a la vereda. Esto con el metrobús no sucede. Ya no tenemos que esperar al rayo del sol y la verdad es maravilloso estar protegidos cuando hace mucho calor, luego de una jornada de trabajo, como le sucede a mucha gente que viene de la provincia y tiene que esperar. Verdaderamente, siento que nos están dando otra calidad de vida.

Entiendo las molestias que ocasiona a veces estar en obra y hay algunas dificultades que resolver. A veces tardan más tiempos que los estipulados, cuando empiezan con las obras, con excavaciones y con todo lo que han explicado al inicio de esta jornada.

Verdaderamente, los vecinos vamos a viajar mejor, que es a lo que estamos apuntando. Vamos a vivir en una sociedad mejor, más segura, estamos iluminados, tenemos el colectivo donde podemos subir y bajar, donde nos pueden esperar, donde se dificultan más los arrebatos de las carteras, donde hay carriles exclusivos para el transporte público que también agiliza el tránsito. En este caso, en los lugares donde han explicado que construirán el metrobús son avenidas anchas.

Creo que será maravilloso también tanto para los peatones como para la gente que circula en su vehículo diariamente.

Estoy totalmente de acuerdo. Esperemos que sigamos así: viviendo en una ciudad en la que se esté pensando en el bienestar de todos quienes habitamos en ella.

Muchas gracias.

## **Expositores**

### **2.-Sr. Favio Pirone**

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Del registro de expositores, convoco para hacer uso de la palabra al participante número 2, Favio Pirone, Juntista de la Comuna 9.

**Sr. Pirone.**- Buenos días a todos.

Escuché atentamente la síntesis del proyecto que presentaron aunque, en realidad, me hubiese gustado tener un mayor acceso a la información para la audiencia pública. Pero voy a opinar más que nada acerca de lo que escuché del proyecto y lo que vengo escuchando con los vecinos y con las vecinas de la Comuna 9, Lisando de la Torre.

En principio, hay una alta preocupación en los vecinos del barrio de Mataderos y Parque Avellaneda por cómo se puede desarrollar este proyecto.

También quiero hacer un paréntesis con respecto al tema de la audiencia pública respecto a esta cuestión de que la audiencia pública no son vinculantes, ya que también trae

alguna preocupación de que mucha de la participación acá pueda quedar en saco roto. De todas maneras, son valorables las opiniones de todos los vecinos, los que viven en el barrio y los que no viven en el barrio. Porque como lo ha comentado recién la persona que nos dio los efectos del Estudio de Impacto Ambiental, acá se benefician mucha población, no solo de nuestras comunas sino, básicamente, también vecinos de La Matanza y de otros barrios que circulan por nuestra comuna.

Creo que hay que considerar varias cuestiones. Una es el tránsito de los vecinos de nuestra comuna y de los comerciantes de la avenida Alberdi. Hemos hablado mucho con ellos y hay una alta preocupación por lo que afecta este proyecto a la actividad económica en la avenida, que es el centro comercial más importante que tenemos nosotros en la comuna. *A priori* tengo la sensación de que los efectos del metrobús sobre los comerciantes de la Avenida Alberdi no es muy positivo. Básicamente, porque aleja a los vecinos que transitan por las calles por donde puede entrar a los comercios y generalmente están ligados también al tránsito y a las paradas de colectivo, y como habrá menos paradas de colectivo, ya que estarán en el medio de la calle, esto afectará la actividad comercial y, obviamente, también la carga y descarga, no ya de los proveedores de los comercios, sino del cliente. Hay que pasar un día cualquiera, no digo sábado, sino cualquier día de la semana por la calle Alberdi entre Mariano Acosta y, por ejemplo, Quirno donde están grandes comercios ligados a la construcción, ceramistas y demás, y en muchos están hasta parados en doble fila, porque convive el estacionamiento de los clientes con la carga y descarga.

También vemos que dentro de los comercios no es que entra un cliente por comercio. Muchas veces hay cola de espera y demás. Esto dificultaría el tránsito en la zona. Es decir, que lejos de ordenar el tránsito, entiendo que complicará.

Sí es cierto que mejora la cantidad de tiempo que uno tiene en viaje. Esto es cierto. Hoy a la luz de los de los años, yo *a priori* me opuse a lo que era este Metrobús de la Avenida Juan B Justo, y la verdad que el tiempo demostró que fue un gran cambio para los vecinos de ahí y para todos los que transitan por el transporte público por allí.

Entonces empecé a ver cómo funcionaba en algunos lugares el metrobús. Y tengo la sensación de que gastamos. El Gobierno de la Ciudad es como que se enamora o se empecina en un proyecto, porque solo le fue bien en un lugar y lo está tratando de llevar a todos lados, y en todos lugares no es necesario el metrobús ni carril exclusivo.

Anteriormente a ser comunero, trabajaba en el centro, en el Ministerio de Agricultura, en el edificio que estaba en Paseo Colón cerca de la Avenida Independencia.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Por favor, le pido que redondee su exposición.

**Sr. Pirone.**- Perfecto.

Iba a trabajar con el auto y el nivel de estrés que uno sufría, viniendo por la calle Alberdi para llegar al barrio donde uno vive era muy importante. Padecía todo el tránsito de la Avenida Independencia. Pero el tránsito más pesado, es el que se daba entre Carabobo y San Pedrito, y no saben el nivel de alivio que uno tenía cuando cruzaba la Avenida San Pedrito. Tenía la sensación de que llegaba al barrio, porque la avenida se abría y porque el tránsito fluía y no había ningún tipo de demora.

Por eso no estoy entendiendo ni comprendiendo los beneficios de este proyecto que se está presentando. El nudo de la cuestión del tránsito, del tiempo de viaje, me parece que no lo va a resolver. Puede agregar 5 minutos más, como mucho. Pero el nudo central está en

otro lugar. Entonces, tengo la sensación de que nos estamos empecinando con proyectos de esta característica.

Muchas Gracias.

## Participantes

### 8.- Sr. Federico Peña

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, señor Federico Peña.

**Sr. Peña.**- Buenas tardes a todos.

En primer lugar, quiero agradecer a la Secretaría de Gestión Comunal y a la Secretaría de Obras Públicas por abrir este espacio para que todos los vecinos podamos participar en audiencia por el proyecto que nos convoca el día de hoy.

Creo que no hay que hacer mucho énfasis en palabras en lo que representa desde hace años ya el desarrollo del metrobús a lo largo y ancho de la ciudad. Y a cuantos nos cambió la vida sinceramente, y el día a día, más que nada a todos los porteños.

No hay que hacer mucho énfasis en palabras, porque es lo que se puede ver; es algo que uno puede darse cuenta, que uno puede calcular las diferencias de los tiempos a favor y valorar cuánto se mejoró también el uso del transporte público y cómo nos movemos en general.

También esta nueva extensión del metrobús será sin dudas una gran mejora a futuro para los vecinos de Flores, Floresta, Parque Avellaneda, porque las avenidas Alberdi y Directorio son las más transitada en estos barrios y este metrobús está estratégicamente pensado para hacer de punto de conexión con la mayoría de los transportes públicos cercanos, como ya sean las estaciones terminales la Línea de Subte A y E, mientras en Flores con el Ferrocarril Sarmiento y otras líneas de colectivos de circulación de la zona, como explicaron antes. Al ser también muy transitadas, una vez terminado el metrobús descongestionará y aliviará el tránsito pesado en las horas pico y organizará el tránsito común del día a día, como lo podemos ver en la Avenida 9 de Julio, Juan B. Justo, Cabildo y demás, como todos conocemos.

Otro de los beneficios del metrobús para los vecinos que lo conocemos es que es exclusivo, en el sentido de que no se mezcla ni interfiere con otros medios de transporte ni de tránsito. Es seguro para las noches por la iluminación permanente que tiene, es inclusivo por las rampas para discapacitados que también sirve para los carritos de bebé y para los días lluvioso es clave ya que son techados. Es decir, hay una gran cantidad de los beneficios que ha probado.

Por todas estas cuestiones y demás que también conocemos, es una alegría para mí, como vecino de la ciudad, apoyar este proyecto de construcción que estoy más que seguro será beneficioso en varios sentidos para estos barrios.

Muchas gracias.

### 9.- Sra. Isolda Balsamello

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 9, señora Isolda Balsamello.

**Sra. Balsamello.**- Buenas tardes.

La verdad es que no estoy de acuerdo con el metrobús. Creo que no solamente genera contaminación visual en toda nuestra ciudad que era hermosa y está cada vez más destruida con todo el cemento que le están agregando por todos lados.

El metrobús es un método que está pensado para ciudades con baja densidad poblacional, que no es el caso de la Capital Federal, en la cual se deberían usar medios de transporte masivo, como se utilizan en las grandes ciudades, como son los subtes que son más eficientes que no generan contaminación. En ese sentido, hay una ley votada de subterráneos hace más de 30 años y no están cumplidas con las letras F, G, H, y la I, que está inconclusa.

En Argentina, en realidad está mal llamado metrobús, porque pasa a ser un carril exclusivo en el medio de la avenida, llenando de cemento por todos lados. En cambio, por ejemplo, actualmente, en Santiago de Chile lo están sacando al metrobús. Ahí el metrobús cumple otra función, y lo están reemplazando por subtes.

En realidad, el metrobús para la gente que no tiene idea, que miran en otras ciudades, y traen que la parte que les parece, por así decirlo, tiene calles que van en una dirección de ida y vuelta, otras que la cruzan y se produce el intercambio de trasbordo de una línea a la otra, que sería como viajar en subte, pero eso en la parte donde están conviviendo con los autos. Por lo tanto, esto es un invento más que quieren hacer en nuestra hermosa ciudad, en el cual están destruyendo el casco histórico de nuestro país, de nuestra ciudad.

No se está escuchando a los vecinos. Están los vecinos de Honorio que están pidiendo que pongan verde. Hay una nueva contrapropuesta de “Honorio Más Verde”, mediante la cual no se destruye el tránsito y la circulación vehicular, que es a lo que apunta todo el tiempo este gobierno, que destruyan el tránsito y eviten cada vez más la comunicación de la gente. En realidad, nos están vendiendo que viajamos más rápido en metrobús, pero no tienen en cuenta los vehículos de emergencia como son los bomberos, que para poder doblar en una cuadra necesitan tener cierto ángulo de giro, porque si no se va a prender fuego el edificio que esté ahí y no tendrán acceso para llegar a él. No se están teniendo en cuenta los vehículos de emergencia. No se están teniendo en cuenta esos asientos de cemento horribles y no solamente eso, sino que además uno se sienta y te quemas la cola, porque el cemento no está preparado para que la gente se pueda sentar, si un banco de madera.

El señor que hablo al principio –no me acuerdo el nombre, perdón, disculpen– se refirió a la extracción de árboles. Dijo que sacarán árboles que son añejos, que tienen metros y metros de altura, que tardaron años en crecer y pondrán arbolitos chiquititos, reemplazándolos. La verdad que el follaje y el verde que tiene nuestra ciudad es muy hermoso y ha tardado muchos años en que pueda crecer y estar como está ahora, para que vengán y tiren árboles a mansalva, como están haciendo en distintos barrios. No es justo. En La Boca hicieron un metrobús y árboles que tenían más de 20 metros de altura los cortaron y quedaron totalmente pelados.

Entonces, no estamos hablando de que queremos ayudar al medio ambiente. Esto no ayuda al medio ambiente. Al contrario, contamina más. Es una vergüenza lo que está haciendo el gobierno y avalado por distintas entidades a la destrucción visual y contaminación visual que nos están generando en nuestra hermosa Ciudad de Buenos Aires,



nuestra querida Buenos Aires. Si se levantaran un montón de próceres nuestros, así como se levantarían de la tumba se caerían de nuevo, duros, por la transformación nefasta que están llevando adelante.

Agradezco mucho este espacio para hablar.

Espero que no hagan esto, porque siguen destruyendo nuestro barrio Caballito, que es muy lindo, que tiene avenidas muy lindas, muy grandes, muy hermosas, y esto no ayuda realmente para nuestro barrio.

Agradezco mucho y ya está cumplido mi tiempo.

#### 10.- Sr. Marcelo Sebastián Gonzalo Ibarrola

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 10, señor Marcelo Sebastián Gonzalo Ibarrola.

**Sr. Ibarrola.**- Buenas tardes a todos.

En mi caso, estoy completamente a favor de la instalación del metrobús, teniendo en cuenta muchas cuestiones.

Primero, que los trabajadores son importantes en toda la circulación concreta, porque desde Flores hasta Microcentro hay una cantidad enorme de trabajadores que necesitan por lo menos usar el transporte público y es parte central en eso la instalación del Metrobús, no solamente porque mejora el hecho de que lleguemos más rápido, sino también la conectividad.

Segundo, también tengo en cuenta que estamos en una etapa donde nos tenemos que modernizar. El Gobierno de la Ciudad y en gran parte de todo el trabajo que vienen haciendo en nuestra ciudad se moderniza de tal manera que en esta etapa central de nuestras vidas tenemos que estar por lo menos tranquilos en el uso del transporte. Creo que esto generará no solamente mayor rapidez en el uso, sino tranquilidad y paz social entre todos, porque eso es necesario.

Tercero, creo que nos tenemos que sentir seguros y el metrobús nos imparte esa seguridad, porque al estar más iluminado, al tener la posibilidad no solamente personas mayores y nosotros que somos jóvenes, sino también otras personas que tienen diferentes cuestiones en su movilidad. Es más seguro el hecho de subir y descender de la parada y el uso del colectivo. Por lo tanto, creo que en eso no solamente lo mejora, sino que también es inclusivo.

Entiendo que en líneas generales el metrobús mejorará considerablemente el uso tanto de nosotros como también parte de los que están utilizando el auto y tienen que circular por la zona. Ello genera más tranquilidad a la hora de poder circular y eso creo que nos beneficiará a todos.

Considero que el planteo del metrobús dentro de la zona de Directorio –yo me voy a especificar en eso– en parte nos generará mayor paz social que la que necesitamos.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Del registro de expositores se encuentra conectada la señora Lorena Crespo.

- Luego de unos segundos, la expositora no se hace presente en el *Zoom*.

**Sr. Coordinador** (González).- Me parece que no se encuentra en el *Zoom*.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Del registro de expositores, convoco a la participante número 3, diputada Natalia Fidel.

**Sr. Coordinador** (González).- Tampoco se encuentra en el *Zoom*.

-La expositora no se hace presente en el *Zoom*.

### 11.- Sr. Bernabé Francisco Sarmiento

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Bernabé Francisco Sarmiento.

**Sr. Sarmiento**.- Buenas tardes.

Soy Bernabé Sarmiento. Soy vecino de la Ciudad y usuario de casi todos los buses de la ciudad. Me resulta increíble que en el año 2022 se siga viendo a los metrobuses como manera de mejorar la vida de los vecinos.

Si bien en esta audiencia se puntualiza en la evaluación ambiental del proyecto –en el expediente figuran los dictámenes que no muestran grandes observaciones– existen argumentos en contra de una forma eficiente de mejorar el transporte en la zona Sur de la ciudad, que no se sostiene por sí mismos como, por ejemplo, decir en una audiencia pública que el Gobierno de la Ciudad escucha a sus habitantes o como la vecina Balsamello, que habló recién, que hablaba del subte. El subte hoy tiene mucho menos pasajeros después de la pandemia. Incluso, el subte es más costoso y más contaminante. Y argumentos como el del cemento también que ya podemos ver el metrobús de la 9 de Julio del cual se hablaba mucho de cemento y de árboles. Sin embargo, ahora tenemos esos hermosos árboles que hacen hermosa la ciudad y la avenida; los paneles solares también y tenemos esos hermosos jacarandás que hacen hermosa la ciudad y la avenida, los medios solares también. Además, tenemos menos tiempo de viaje e, incluso, con colectivos eléctricos. Realmente es una forma sustentable.

Me gustaría enfocarme en las ventajas que conlleva este proyecto y más que nada en la Comuna 9 y en la zona de Alberdi y Directorio. Debemos recordar que circularán solamente 8 líneas de colectivos, o sea el impacto ambiental será mucho menor que en otros metrobuses y además en el entorno a un parque.

Si vamos a hablar de contaminación, de nuevo, sobre todo de contaminación visual con un sistema de paradores nuevos, con una obra rápida y con una buena iluminación, la contaminación visual de la zona se reducirá notablemente, afectando, obviamente, mucho menos el tránsito.

Después están los beneficios clave de tener el metrobús cerca, ya que lo disfrutamos todos los vecinos: más comodidad, espera sin peatones caminando por el medio, filas ordenadas. Ya conocemos y utilizamos los refugios para la lluvia o el sol también con la sombra; pantallas que muestran cuando vienen los colectivos; asientos para la espera; mapas para ubicarse. Incluso en algunas hay terminales de USB para cargar teléfonos celulares; terminales de carga SUBE; facilidad para ascender y descender en los colectivos con los cochecitos y personas con discapacidad, como mencionaba el vecino Federico Peña. Es más seguro por la iluminación renovada; es más seguro en términos viales, también porque no se cruzan vehículos y ordena el tránsito en una zona que, por lo general, siempre se mantuvo descuidada, como mencionaba el vecino que no recuerdo el nombre sobre los estacionamientos en doble fila. Después para la vida de cada uno de nosotros, ya que nos ahorra tiempo, llegamos antes; empezamos a tener también conectividad con la Línea E para llegar hasta Retiro; conectividad con el Centro de Traslado de Flores para ir hacia el Oeste, con la Línea A también, si quiere ir por avenida Rivadavia; con la Comisaría 9, que está sobre la calle Remedios, ahí cerca también.

En fin, son todas ventajas de conectividad, de comodidad y de tiempo que nos brindaron también otros metrobusés en la ciudad, como el Metrobús del Bajo, como en la Autopista 25 de Mayo, como el del Sur, sumado a la ampliación, momento y mejora de la mencionada Línea E. Y tantos otros proyectos no solo de transporte, sino también yendo a otros temas como vivienda, empleo y educación que el Gobierno de la Ciudad prioriza en la zona Sur de la Ciudad.

Como dije antes, es una lástima tener que seguir recordando estos argumentos a favor de medidas que simplifican nuestra vida, porque todavía tenemos vecinos que prefieren que la ciudad se quede en el tiempo, que no sea más segura, que no sea más rápida. Porque prefieren denunciar los negociados insistentes. Prefieren seguir priorizando una cantidad enorme de autos, generando un tráfico que sí perjudica el medio ambiente en la ciudad. Por suerte ya se caen los argumentos o las falacias de que el Sur de la Ciudad no crece, de que el Sur de la Ciudad está desconectado y que el Sur de la Ciudad no es seguro.

Para terminar, pienso que es bueno que sigan haciendo metrobusés para priorizar el transporte público. Realmente, eso es un Estado presente y eficiente que hace que los vecinos y, sobre todo nosotros, los jóvenes ahorremos tiempo de viaje para llegar a nuestras casas, a la facultad y también a nuestro trabajo.

Por suerte, los vecinos que vemos los avances de la ciudad y que aprovechamos las oportunidades para hacer escuchar nuestra voz, como estas audiencias, somos cada vez más y por eso acompañamos este tipo proyecto que ya tiene casi 16 años.

Muchísimas gracias por el espacio y muchas gracias a cada uno de ustedes.

## 12.- Sr. Esteban Justel

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 12, señor Esteban Justel.

**Sr. Justel.**- Buenas tardes.

Mi nombre es Esteban. Vivo desde hace casi 22 años en el barrio. Soy propietario. Estoy muy a favor del metrobús y les voy a explicar por qué.

- Se oyen voces en el Zoom,

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Les voy a pedir al resto de los participantes que se muteen, por favor.

**Sr. Justel.**- Como les decía estoy muy a favor del metrobús. Vivo casi desde hace 22 años en el barrio y soy propietario. Vivo sobre la avenida. He visto de todo. El tránsito en los últimos 22 años ha sido un desastre: vehículos en doble fila, triple fila, vehículos que se mandan en contramano. Es una locura.

Durante los últimos 8 años, como tuve muchas desgracias familiares y de salud, y tuve muchas emergencias y las ambulancias no podían parar en mi casa, los médicos tampoco, porque siempre tenía el garaje obstruido, empecé a hacer denuncias. Y solamente en los últimos 13 meses, que puse tres cámaras de seguridad, porque me rompieron la luneta del auto porque no permitía un vehículo estacionado en mi garaje, realicé 175 denuncias, con un promedio de 70 videos por denuncia, que son más o menos unos 13000 los que envié de vehículos en doble fila, triple fila en mi garaje, en las paradas de colectivos, en las ochavas. En los últimos 13 meses mandé 72 videos de vehículos que van en contramano, o sea, que se meten por la avenida en contramano. Además de que pasan a una velocidad tremenda. Es un desastre.

¿Por qué es este descontrol y este desastre? ¿Qué pasa? No solamente por los agentes de tránsito que no cumplen con su trabajo y porque la policía es un secreto a voces que está “coimada” por los comerciantes de la zona para que haga la vista gorda. Porque he denunciado a la policía que pasa por al lado de los camiones en doble fila y no hacen absolutamente nada.

Además, en la zona no hay cámaras de nada, no hay cámaras de velocidad, no hay cámaras de seguridad, no hay una “mierda” ni un “carajo” de nada en la zona. Así que el metrobús no solamente ordenará el tránsito, que es un desastre, sino que además pondrá seguridad a la zona e iluminación.

A mí lo que me interesa más que nada es el tránsito que es una locura. Yo tengo los garajes de mi domicilio obstruido, justamente por la gente que va a comprar y que cada dos segundos me obstruyen el garaje durante una hora, dos horas, haciendo los que se les cante.

También denuncie varios choques en la avenida, uno de los cuáles no sé si fue este año, hace unos meses, o el año pasado, en el verano, o en el verano de este año, en el que un vehículo quedó dado vuelta. Perdón no recuerdo si fue este año o a finales del año pasado, recuerdo bien. En aquel accidente un micro chocó puntualmente por había otro como salido casi en doble fila y dio vuelta al vehículo. Esto está filmado. Si hay alguien de la Comuna 7, yo los he bombardeado a videos a los de la Comuna 7; a Asuntos Internos; a la MPF. A Federico Bouzas, que es el presidente de la Comuna 7 lo he bombardeado con videos y con denuncias. Hecho que ha sido útil, porque la verdad que acá no han hecho nada.

Así que espero que por una vez en la vida hagan las cosas bien y que el metrobús ordene este desastre. Es simplemente eso.

También quería agregar que, además de la gente que se para en doble fila para comprar y demás, como no hay cámaras de video un montón se para en doble fila para orinar en la vía pública. Esto es el broche de oro.

Por último, todo lo que acabo de decir, como bien dije yo, los vídeos los subo a *YouTube* por lo que hay miles de vídeos. Más o menos son 20.000 videos solamente de los últimos dos años de las cámaras de seguridad. Esto es con mi celular. Hay muchos más. Así que no es que “me estoy sacando del culo” lo que estoy diciendo, sino que está filmado por tres cámaras de seguridad. Siempre que hay una cuestión grave, filmó con la cámara de la izquierda, de la derecha y con la cámara del centro.

Así que espero que el metrobús ordene todo eso, porque es un desastre el tránsito. Muchas gracias.

### 13.- Sra. Beatriz Mouzo

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 13, señora Beatriz Mouzo.

**Sra. Mouzo.-** Buenas tardes.

No estoy de acuerdo con la construcción del metrobús.

Soy vecina de la Comuna 9, pero vengo todos los días a la Comuna 7, a una cuadra de lo que es Alberdi y San Pedrito, donde comenzará la construcción del metrobús.

La Avenida Independencia es la continuación de Alberdi. En la zona, como decía uno de los comuneros creo de la Comuna 9, entre Carabobo a San Pedrito es muy angosta y cuando uno empieza a partir desde San Pedrito y Alberdi ahí hay 5 o 6 carriles. Es decir, nunca hay obstrucción de tránsito. No hay tantas líneas de colectivos y hasta donde lo piensan hacer, que es la Avenida Bruix es mano única hacia el lado de la General Paz, al igual que sería la parte de Directorio, que también es mano única.

Me parece que es un absurdo gastar ese dinero en este momento en el que tenemos tantas necesidades en hospitales y escuelas. Cualquiera de nosotros tenemos un accidente en la vía pública y nos llevan a un hospital. Nosotros tenemos el Hospital Santojanni en la zona de Liniers y nos robaron aparatos de endoscopias ya hace años y todavía no fueron recuperados. En oncología tenemos dos oncólogos de ocho que teníamos. O sea que la verdad que el gasto no lo considero, porque no es una necesidad en esta zona para realizar este gasto determinado.

Con respecto a los comerciantes, a mí me pasa que cuando camino por la zona de Flores, en Rivadavia, antes caminaba por la vereda y veía, tal vez, alguna vidriera. Ahora directamente voy para subirme al metrobús. Entonces, en realidad, pierdo de saber si hay una oferta o no, porque no camino por la vereda, voy directo por la esquina y ya entró en el metrobús. Entonces, me parece que a nivel comercial también estaríamos afectando a un montón de comerciantes.

Y, sobre todo, la parte de estacionamiento ya hoy, por todas las laterales, es muchísima la cantidad de autos estacionados y sobre Alberdi en esa zona se puede todavía estacionar sobre todo en la mano izquierda, que si eso lo sacarían no sé dónde se colocará toda la cantidad de autos que hay en la zona.

Así que considero que no es necesario ni en el lugar ni en este momento con las necesidades que hay en otras situaciones como, por ejemplo, en escuelas o en hospitales.

Muchas gracias.

### 14.- Sr. Gregorio Manuel Martín

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 14, señor Gregorio Manuel Martín.

**Sr. Martín.**- Buenas tardes.

Coincido con los exponentes que están oponiéndose a este metrobús. Me parece que es un gasto absurdo. Quien plantea que el metrobús es igual en todas las zonas de toda la ciudad, no conoce la Ciudad de Buenos Aires. No es igual en cualquier zona de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta zona, como recién se exponía, tiene un ancho distinto desde San Pedrito hacia la zona de General Paz que se vería reducido con ese metrobús central, que me hace recordar al absurdo carril exclusivo que tiene la Avenida Garay, que lo único que hace es impedir que se vea de un lado al otro. Se han producido muchos choques en la zona también, por esa falta de visibilidad.

Se trata de un gasto que me parece que trae otra cosa atrás. Sobre todo, quienes somos vecinos de la Comuna 9, como es mi caso, como vemos que este es un plan llamado "Plan 1", me imagino que habrá un "plan 2", sino se llamaría Metrobús de Alberdi-Directorio. El plan 2 me imagino que es con el que quieren explayarse o extenderse sobre la Avenida Juan Bautista Alberdi hacia la General Paz, que todavía es más angosto, con doble circulación de vehículos y con pocas líneas de colectivo. O sea, ya me estoy anticipando a algo que también voy a estar en contra de ese metrobús, porque es un absurdo que perjudicaría, como este, a todos los vecinos de la zona que no tienen para estacionar, porque perderán un montón de lugares de estacionamiento.

También me causa bastante extrañeza que se tome todo lo teórico como como fundamental, porque cuando me hablan de los arbolitos y las paradas tan linda que quedan de los metrobuses, parece que no observaron que el mantenimiento, en muchísimas veces en el año, es espantoso. Esos lugares verdes que estaban cuando se inició cada uno de esos paradores, muchas veces los vemos que están totalmente desprotegidos y abandonados, porque siempre hay que contar con el factor humano y no con lo teórico que queda en un papelito.

Me parece que es un gasto absurdo. No todos los metrobuses son iguales. No todas las cosas son iguales. Si no veamos lo que decía recién: la cantidad de decenas de árboles que murieron en el Paseo del Bajo por la falta de mantenimiento. Entonces, siguen afectando a la Buenos Aires que nosotros queremos. Una Buenos Aires que no se llene de cemento, que tenga vista al río, que tenga una salida rápida, pero no con ese caudal de cemento que quieren agregar a cada avenida porteña.

Por supuesto, estoy anticipando a lo que proyectan en la etapa dos sobre el barrio de Mataderos con el futuro Metrobús de Mataderos, que llegará a la General Paz.

Por lo tanto, estoy en desacuerdo con este sistema de Metrobús para Alberdi, Bruix y Directorio.

Muchas gracias.

15.- Sra. Camila Dobal

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 15, señora Camila Dobal.

**Sra. Dobal.-** Buenas tardes.

Quiero decir que estoy a favor de la obra del metrobús. En primer lugar, como ciudadana que utiliza el transporte para ir a trabajar. La verdad que es una facilidad lo accesible y lo rápido que es, y lo sé por utilizarlo en otros lugares. Es un gran problema que se nos presenta a los trabajadores tener que viajar y estar siempre justos con el horario.

En segundo lugar, más allá de no hablar sobre lo que serían los espacios verdes y demás, que también están dentro de esta obra, me quiero referir que aporta también a la seguridad y a la accesibilidad pública, ya que tendrá más iluminación y más acceso a las escuelas que están cerca. Creo que es algo que favorecerá mucho, más que nada, a la seguridad y a la accesibilidad para los trabajadores y para todos los vecinos de la zona.

Muchas gracias.

## Expositores

### 1.- Sra. Lorena Analía Crespo

**Sr. Coordinador (González).-** Se encuentra en la sala la expositora número 1, Lorena Crespo para hacer uso de la palabra.

**Sra. Crespo.-** Buenas tardes.

Estoy en otro lugar, pero es lo mejor que encontré.

**Sra. Presidenta (Azcurra).-** Sí, pero se escucha perfecto.

**Sra. Crespo.-** Muy bien.

Estoy participando en mi calidad de comunera de la Comuna 9, Mataderos, Liniers, Parque Avellaneda.

Como les decía anteriormente, hay varias preocupaciones que nos acercan los vecinos y las vecinas de la comuna al enterarse de este proyecto. Digo al enterarse de este proyecto, porque en calidad de juntista no hemos tenido la posibilidad aún de evaluar el proyecto en términos institucionales, de acuerdo a lo que establece la Ley 777 y tampoco ha pasado por el Consejo Consultivo. Claramente, lo que venimos hablando con nuestros vecinos y vecinas, y en función de las enormes necesidades que tenemos en nuestra comuna, la verdad es que sorprende un poco este proyecto.

Sorprende porque, en realidad, quienes vivimos tanto en el barrio Mataderos como en Parque Avellaneda, que involucra a ambos tramos, no sentimos que haya problemas de tránsito en lo que respecta a la cantidad de tiempo. Sí tenemos problemas de tránsito en algunas zonas que tienen que ver, por ejemplo, con Lacarra hacia autopista; sí con todo lo que tiene que ver, por ejemplo, con Liniers Norte. Pero nos sentimos que haya una dificultad como para realizar una obra de esta envergadura.

Por otra parte, se nos plantean, tanto vecinos como, fundamentalmente, de comerciantes, algunos problemas que quisiera dejar también asentado en esta audiencia, que tiene que ver, en principio, con la problemática ambiental en el mismo Parque Avellaneda y entorno, dado que el parque queda atrapado entre la autopista y, en este caso, también por el metrobús, que le comería parte de la vereda a lo que es el barrio de Alvear, que está enfrente.

En ese sentido, junto con vecinos de la zona, comuneros, la mesa de trabajo y consenso del Parque Avellaneda hemos planteado más de 1000 ejemplares de nativas, justamente, para paliar los gases que emite la autopista sobre el parque. Digo esto, porque parte del tema ambiental es el traslado de varios ejemplares al hacer el metrobús y, en realidad, a nosotros en esa zona venimos realizando plantaciones específicas a los efectos justamente de mitigar el efecto de los gases de la autopista.

Por otro lado, respecto de lo que tiene que ver con los comerciantes, entiendo que no se han realizado consultas pertinentes con los centros de comerciantes y, particularmente, con el centro de comerciantes de Alberdi. Con lo cual, los comerciantes hacen una evaluación, teniendo en cuenta que en nuestra zona son comercios de barrio a diferencia quizás de otras zonas de mayor altura, más desarrollada, como bien se señalaba en esta audiencia. Además, está en el informe. Los usos son prácticamente residencial y comercial, pero son comercios de características barriales.

Los comerciantes evalúan, por lo que venimos hablando institucionalmente como comuneros, que no sería positivo y temen por la repercusión que tendrán sus ventas, y más con posterioridad, por supuesto, a la pandemia, ya que es un sector que viene siendo muy golpeado.

Por otro lado, en la zona de Directorio quisiéramos conocer, porque no lo vi en el informe, cuáles es el impacto, sobre todo porque tenemos muchísima población y escuelas, justamente, en la zona frente al Parque Avellaneda y dentro del parque Avellaneda. Es una zona de mucha escolaridad. Tenemos un polo de educación técnica de tres escuelas, más una escuela media dentro del parque, más el Instituto Vocacional de Artes. Es decir, tenemos un tránsito del peatón escolar muy grande.

Dejó planteadas estas inquietudes. Solicitó su tratamiento institucional con la Junta Comunal, con el Consejo Consultivo, de acuerdo a lo que requiere la Ley 1.777 y, por supuesto, la articulación con los sectores de la comunidad de nuestra comuna en forma previa a cualquier tipo de acción. En este sentido, debiera haber sido previo al proyecto. Esto es lo que nosotros entendemos por participación ciudadana y vecinal. Creo que estamos a tiempo de escuchar a los vecinos, las vecinas y, fundamentalmente, a los comerciantes que tan preocupados están en este momento.

Muchas gracias.

### **Participantes**

#### **16.- Sra. María Florencia Caminos Cimadamore**

**Sr. Coordinador (González).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 16, señora María Florencia Caminos Cimadamore.

**Sra. Caminos Cimadamore.**- Buenas tardes a todos.

Quiero comentar que, en línea general, estoy a favor del metrobús, pero en la zona de Directorio y Alberdi no lo veo adecuado. Creo que más bien deberían revisar otras calles, de otras comunas.

Siempre tomo colectivos y veo algún problema. En mi caso, suelo tomar la línea de colectivos 132, que va por la Avenida Pueyrredón y dobla por Paraguay, y al haber tantos autos estacionados, hay más tránsito.



Por el otro, en la Avenida Alberdi cuando pasas Pedro Goyena y vas por Alberdi también hay espacios muy estrechos. Habría que revisar más esos puntos. Creo que la zona de Carabobo y Alberdi son espacios mucho más amplios.

Como dije estoy de acuerdo con la idea de un metrobús. En su momento, tomé el Metrobús de Juan B Justo, y con respecto al tiempo uno llega a tiempo, más rápido. Pero me parece que para este caso, hay que ver más las otras calles que son más anchas, que siempre se congestionan, y eso termina afectando al tiempo de la gente que toma el colectivo, ya sea para trabajar o por estudiar. Por eso con el Metrobús de Alberdi y Directorio no estoy de acuerdo que sea ahí. Pero sí estoy de acuerdo con un metrobús que permita el acceso a las personas, a las familias que tienen chiquitos con carrito o personas mayores. Estoy de acuerdo con el tema de la iluminación y de liberar el espacio de los autos. Pero en el punto que indiqué, no.

Muchísimas gracias.

#### 17.- Sr. Santiago Comas

**Sr. Coordinador** (González).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 17, señor Santiago Comas.

**Sr. Comas.**- Buenas tardes.

¿Se me escucha bien?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, perfecto.

**Sr. Comas.**- Muchísimas gracias a todos por la invitación.

Creo que estamos ante una obra muy importante que se va a llevar a cabo. Me encuentro plenamente de acuerdo con la con la instalación de un Metrobús en la zona. Les voy a decir porqué. Soy de las personas que sostiene que tenemos que ser –y lo somos– una de las ciudades más inclusivas. Sostengo que el Metrobús permite la inclusión de gente en el Metrobús. Permite a la gente con movilidad reducida, a gente que tiene falta de visión le permite una accesibilidad más fácil al colectivo. Cuando nosotros paramos un colectivo en una vereda normal, el colectivero tiene que bajar la rampa para que pueda subir la persona con movilidad reducida. A la persona que es no vidente le cuesta identificar el colectivo si no tiene alguien cerca. Entonces, yo creo que es algo de lo más inclusivo el Metrobús. Perdemos tiempo hablando de lo que se va a ocupar en hormigón de que se van a dismantelar árboles, pero no estamos pensando la gente que realmente lo necesita. Primero que nada porque es inclusivo para la gente de movilidad reducida. Tenemos el sistema de baldosas para la gente no vidente y, una de las cosas más importantes, es la seguridad. Hoy el Metrobús permitió que bajen los niveles de delincuencia. Cuando uno camina por el Metrobús camina tranquilo. El metrobús está iluminado, la gente puede andar de noche. Cuando vas a tomar un colectivo, no es lo mismo esperarlo en la vereda que en un Metrobús. En el metrobús hay iluminación, hay un lugar donde esperar, se puede estar tranquilo porque tenés una persona enfrente. Si lo tenemos que esperar en una vereda normal, no tenemos la misma iluminación, porque nos va a estar tapando un árbol, porque no vamos a ver a la persona que está enfrente.

Creo que tenemos que pensar en lo que es la seguridad y la inclusión de personas con movilidad reducida y de personas no videntes.

Esto es un gran alivio. También hay que pensarlo desde el lado positivo para los miles de trabajadores que viajan por el Metrobús. Cuando hay un accidente entre dos autos no se ve afectado el servicio de colectivos. Esto permite que la cantidad de trabajadores que se desplazan en colectivos lleguen en tiempo y forma a su trabajo y no se tengan que comer dos horas hasta que llegue la inspección y se remuevan los autos.

Entonces tenemos que verle los lados positivos. Por ahí sí puede ser que se van a dismantelar árboles, que se va a colocar hormigón, pero tenemos que ver muchas cosas positivas que tenemos detrás. Insisto tenemos que ser inclusivos trabajar desde la inclusión a las personas que tienen dificultades para subir al móvil y, a su vez, permite una mayor agilidad o cuando, por ejemplo, vamos caminando por veredas angostas que pasa caminamos por veredas angostas tenés la cola de la gente que está que como que queréis y vos que querés circular. Es imposible. Tenemos que pensar en un Metrobús en el que la gente que está esperando el colectivo esté en un carril central, esté tranquila y no se encuentre con la dificultad de la persona que va caminando por la vereda o que el comerciante muchas veces por ahí la gente no entra porque la cola le está tapando el negocio en la entrada. Entonces tenemos que ver los puntos positivos de esto que son: la seguridad, la inclusión, la agilidad que tiene. Creo que merece esta zona un Metrobús como lo tienen tantas partes de la ciudad porque las partes de la ciudad en las que hay Metrobús bajo un montón el nivel de delincuencia repito o porque la gente está segura es un lugar seguro y aparte más que nada tenemos que hacer hincapié en la inclusión eso es todo. Estoy totalmente a favor de la construcción de este Metrobús.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Muchas gracias.

#### 18.- Sr. Manuel Ludueña

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 18, señor Manuel Ludueña.

**Sr. Ludueña.**- Buenas tardes  
¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí.

**Sr. Ludueña.**- Quería pasar un pequeño *PowerPoint*. ¿Puede ser?

**Sr. Coordinador** (González).- Sí. Estás habilitado para compartir pantalla.

- El participante comparte un *PowerPoint* en la plataforma de Zoom.

**Sr. Ludueña.**- Entiendo a muchos de los vecinos las observaciones que hay a favor porque realmente el Metrobús como sistema es un buen instrumento. El tema es dónde y cómo se

hace. Una de las mayores cuestiones que hay con este proyecto es que se extraen árboles, se reducen las veredas, no se repara el pavimento existente, se exceden nivel de ruidos, casualmente, por la existencia de un pavimento que no está mantenido. Esto está dicho en los propios documentos.

El proyecto a mi entender es insostenible y es una falsa solución. La solución que se adopta en la Avenida Bruix es menos costosa y es más sostenible que las avenidas Alberdi y Directorio. Las tres son de mano única y podrían aceptarse como carril exclusivo, tal como en la Avenida Bruix, donde simplemente lo que se hace es ensanchar una parte de la vereda y con eso asegurar el ingreso y egreso de las personas para poder subir con seguridad colectivo. No hay que modificar ninguna vereda, no hay que sacar ninguna y es exactamente la situación es la misma si nos fijamos más o menos los anchos que hay de los y los carriles que hay es casi lo mismo. ¿Por qué se adopta una solución costosa? ¿Por qué? Además, está con un solo carril que todos los metrobús se hacen con doble carril para poder hacer el sobrepasó bueno. Eso es bastante ineficiente, desde el punto de vista de funcionamiento del propio sistema.

Es inaceptable que aún no se conozcan y se evalúe el plan del metrobús. ¿Cuál es el plan metrobús de toda la ciudad? Porque sería un subsistema del transporte de la ciudad. ¿Por qué no se ha evaluado? ¿Cómo puede estar analizándose estas cuestiones que son todas parciales? Hay que evaluarlo, porque no solamente es importante por donde pasa, sino que es importante para qué pasa. Porque tal como está constituido lo único que hace es consolidar el modelo radioconcéntrico, atenta contra el proceso de descentralización y esto es central. Así mismo, es contrario al plan urbano ambiental que plantea la descentralización, tal como también lo dice la Constitución. Como si fuera poco, no se compensan las emisiones de dióxido de carbono del transporte. ¿Por qué no se hace eso? Ni siquiera se mide. No está en la evaluación de impacto cuáles son las emisiones que tiene el entorno.

Entonces, APRA a mi entender debe desestimar este proyecto hasta tanto no tenga fundamento cierto de que la traza es necesaria. Es un absurdo inclusive por el volumen que tiene y por la cantidad de colectivos que pasan es absolutamente innecesario. Con un carril exclusivo paralelo a la al cordón derecho, es más que suficiente. Se repare además preventivamente el pavimento que afecta el alto nivel de ruido que ya tienen los vecinos. ¿Por qué no se repara eso en vez de pensar que hay que hacer una nueva inversión y destruir el adoquinado? Se deben disminuir los costos con la solución razonable sin extraer árboles, ni disminuyendo la superficie destinada a la peatonalidad con accesibilidad universal, que son las cosas que hay que hacer. Muchas personas dijeron, y está muy bien, lo bueno que es el tratamiento de las plataformas del metrobús. ¿Por qué no se hacen lo mismo en las veredas? ¿Cuál es el problema? No se contempla en el futuro el cambio de las alturas que va a haber en la Avenida Alberdi y en la Avenida Directorio de veintitrés y de treinta y ocho metros de altura. Lo cual va a aumentar aún más el nivel de renta. Este es otro defecto de la evaluación de impacto, porque no tiene en consideración qué va a pasar en el futuro, porque si ahora hay problemas de ruido, después lo va a haber más. Entonces, ¿cómo se compone?

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Le pido por favor, que vaya redondeando.

**Sr. Ludueña.**- Debe ser sostenible también y para que lo sea se deben compensar las emisiones de dióxido de carbono equivalente. Es una cuestión central. Solo quisiera agregar que los códigos establecen –y esto por el tema de las veredas– que el artículo 51 del código

urbanístico establece para el metrobús el cual el peatón es un eje prioritario de las intervenciones. ¿Dónde está eso? En el artículo 1521 del Código de Transporte dice: "...el Poder Ejecutivo a través de sus órganos competentes realiza la planificación general...", no sabemos cuál es. ¿Por qué no sabemos cuál es la red de Metrobús de la ciudad? Además, dice: "...y el plan de implementación progresiva...", pero el plan de implementación progresiva tiene que estar hecho después que se conoce el plan general y que ha sido considerado por toda la comunidad.

Muchas gracias

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Muchas gracias.

#### 19.- Sr. Jorge Fernando Pombar

**Sra. Lanari.**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 19, señor Jorge Fernando Pombar.

**Sr. Pombar.**- Buenas tardes.  
¿Me escuchan bien?

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Sí, adelante.

**Sr. Pombar.**- En primer lugar, como han hecho aquí algunos que me han precedido, quiero resaltar que esta audiencia es para evaluar la utilidad del metrobús en la zona de las avenidas Alberdi, Bruix y Directorio. No está puesto en tela de juicio la utilidad del metrobús en Avenida 9 de Julio, en Paseo del Bajo u otras.

La actividad del servicio de metrobús se basa principalmente en la rapidez con que circulan las líneas de transporte. En la Avenida Alberdi se cuelan muy pocas líneas de colectivo, es ancha, en ninguna hora del día aún en las horas en que la gente va y vuelve del trabajo se produce el llamado caos de tránsito. Por eso, el motivo invocado de mayor rapidez queda desmentido por la realidad local. Insisto, local.

Por otro lado, en el caso de construirse las paradas, como ocurrió en otras avenidas con metrobús en mitad de la calle, esa ocasiona un grave impacto en la actividad comercial. Los vecinos no pueden estacionar para recorrer y comprar en los negocios del centro comercial y los proveedores no pueden descargar sus mercaderías. Esto es porque queda reducido el espacio en carriles para los vehículos particulares. Los usuarios de colectivos que antes mientras esperaban –como dijo una vecina anteriormente– veían las vidrieras de los comercios ya no pueden hacerlo porque van a esperar en medio de la avenida. Todo esto no es motivo de imaginación. Cualquiera puede ver las consecuencias que tuvo en el comercio en la zona de Juan B Justo, Cabildo, 9 de Julio y en provincia en la Avenida Maipú, en notas que han recogido los diarios *Clarín* y *La Nación*. No es menor tampoco ya que hablamos de conectividad, saber que las paradas de metrobuses están separadas por cuatro cuadras y no por dos. En particular quiero citar lo siguiente en el mes de septiembre de este año los vecinos de Mataderos comprobamos que hubo empleados que se identificaron explícitamente como del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires y dijeron que estaban haciendo mediciones para el metrobús en la zona de la Avenida Alberdi entre Leguizamón y Cafayate. Si bien esta etapa se denomina etapa uno, queda en evidencia que habrá una etapa dos y que esa va a ser en

Avenida Alberdi desde Avenida Bruix hacia Avenida General Paz. Aquí circulan en esta zona de la Avenida Alberdi solo cuatro líneas de colectivo y tampoco hay a ninguna hora del día caos de tránsito.

Otro impacto que va a producir la construcción del metrobús es que los vehículos que estacionaban en la Avenida Alberdi lo harán en calles laterales. Eso va a dificultar más todavía el estacionamiento y el impacto sonoro ambiental y social va a ser absolutamente contrario a lo que se espera del proyecto de ciudad verde.

Otro de los motivos es que el metrobús va a facilitar conectividad. Si es para los mayores, recorrer cuatro cuadras en vez de en vez de dos la conectividad está muy dificultada. La accesibilidad de las paradas se complica, sobre todo, en invierno y días de lluvia por la distancia a recorrer. La seguridad, porque tienen que recorrer más distancia y si la parada de la casa en medio de la calle, vamos a tener que cruzar, más todavía. Si queremos más iluminación, que se pongan más luminarias. Si queremos más seguridad, que destine más cantidad de patrulleros y de agentes para controlar la seguridad.

Por todo lo expuesto, la verdad es que no veo –insisto, en este trayecto–, la utilidad de un metrobús, porque la velocidad es a toda hora del día la mayor posible. Además si el Gobierno de la ciudad quiere conocer las necesidades de cada barrio les pediría que consulte a los consejos consultivos comunales. Esto está contemplado en la Ley 1777 de los consejos comunales y que consulte también a las juntas comunales de cada barrio. Solo así conocerá realmente cuáles son las necesidades reales.

Insisto, el metrobús en esta zona es innecesario, va a producir un enorme perjuicio económico a los comerciantes, pero sobre todo es innecesario porque no hay caos de tránsito, a menos que habiliten a circular a los colectivos cruzando en rojo o a mayor velocidad de la permitida el trayecto va a ser el mismo.

Por favor, consulten a los vecinos.

Muchas gracias.

#### 20.- Sr. Lautaro Pucacco

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 20, señor Lautaro Pucacco.

**Sr. Pucacco**.- Buenas tardes.

¿Se me escucha?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, perfecto.

**Sr. Pucacco**.- Como dijeron la mayoría de los expositores anteriores a mí, creo que el metrobús es beneficioso para los vecinos, tanto para los vecinos como para los comerciantes. Estar en contra del metrobús es ponerse un poco en contra de la diaria de lo que sucede en los usuarios de los vecinos, muchos de lo que pueden estar opinando en estos momentos capaz tienen otras facilidades para manejarse y no en un colectivo en un medio de transporte, capaz que lo hacen en algún vehículo particular y no saben el sufrimiento diario que significa atravesar la ciudad en dos horas, o una hora y media, cuando agarran piquetes cuando agarran movilizaciones. El metrobús viene a cambiar un poco esa realidad de los vecinos y a tratar de aportar un nuevo vehículo, una nueva forma de trasladarse y de estar seguros. Se ha

comprobado que el metrobús además de la rapidez que genera es seguro, no solo para los hombres, sino muchas veces para las mujeres que son las que sufren a diario en situaciones de acoso y de inseguridad. El metrobús viene también a paliar eso, no solamente seguridad no solamente rapidez, aporta otra frescura el barrio es que hasta se podría decir que mejora el medio ambiente, a pesar de que muchos consideran que no a través de la menos emisión por parte de los colectivos o de los autos al estar frenados durante mayor tiempo.

Creo que el metrobús como todo lo que se hicieron en estos últimos años son beneficiosos para la ciudad, para los vecinos, para los usuarios y es importante que tengamos cada uno nuestro espacio para poder manifestar nuestra opinión.

Eso es todo lo que tengo para decir y obviamente de que estoy contento como vecino en la ciudad que se pueda hacer un nuevo metrobús en estos días.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Muchas gracias.

#### 21.- Sr. Juan José Chaves

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 21, señor Juan José Chaves.

**Sr. Chaves.**- Buenas tardes.

¿Se me escucha?

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Sí, perfecto.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Sí.

**Sr. Chávez.**- Soy Juan Chávez, soy también integrante de la Junta Comunal N° 9, Lisandro de La Torre.

Me gustaría que la gente de APRA cuando haga mención a la comuna ponga el nombre Lisandro de la Torre, porque acá en esta comuna hubo una votación en el cuál más del 70 por ciento los vecinos en una consulta popular, votó por nombre y, ese nombre, Lisandro de la Torre. Estaría muy bueno que cuando se haga algún alguna mención oficial a la comuna figure el nombre de Lisandro de la Torre, porque es lo que corresponde.

La Ley 1777, que crea las comunas y las juntas comunales, hace que los vecinos nos voten para que haya una diversidad de opiniones dentro de una junta comunal y que todos estos proyectos pasen por ahí, cosa que en la Junta Comunal N°9 no estamos enterados. En ese sentido, somos pares, como todos los vecinos nos parece bárbaro que no tengamos privilegios, pero sí tenemos que tener la información privilegiada, porque a nosotros los vecinos nos votaron para eso exactamente.

La verdad que no estamos recibiendo la información del proyecto, nos estamos enterando acá. La verdad que presta atención desde que arrancó y hay cuestiones que me resultan bastante difícil de entender, por ejemplo, cómo es que va a ser beneficioso ambientalmente cuando estamos algo trece árboles. Es muy difícil de explicarlo, es muy difícil de entender.

Me cuesta mucho hacerlo porque van a sacar trece árboles de una zona de las más lindas, la más rica que tenemos en la comuna que es la zona de Avenida Directorio. Uno que vive en el barrio hace cuarenta y años, desde que nacimos y todas nuestras familias somos terceras generaciones acá en el barrio, una de las partes más lindas que tenemos en el barrio es en verano cuando entramos a esa zona de Avenida Directorio. La sensación de frescura. El participante anterior habló de la frescura, la frescura es cuando uno entra a esa zona de Avenida Directorio y baja la temperatura dos o tres grados. Eso no es magia, eso es debido a la cantidad de árboles que tenemos en esa zona. Acá se está hablando que se van a sacar trece árboles. Nosotros veníamos junto con los vecinos de Parque Avellaneda, desde la mesa trabajo y consenso peleando todavía con la deuda ambiental que dejó el trazo de la autopista que pasa por Parque Avellaneda. Al estar la estación de peaje en esa zona nos ha dejado una deuda ambiental muy grande porque ha comido parte del parque. Así que, no solamente estamos reclamando por esa deuda ambiental que nos dejó el trazo, sino que ahora le vamos a sacar trece árboles a esa a esa a esa parte del del barrio. La verdad, es muy difícil de explicar esto.

Entiendo que hay muchos técnicos y que hay mucha gente que tiene que hacer su trabajo, pero la verdad que es muy difícil de explicar cómo le vamos a decir al vecino que será beneficioso ambientalmente y a la vez le vamos a sacar trece árboles. La verdad que me cuesta mucho entenderlo. Eso por el lado ambiental. Después, si bien no pertenece a nuestra comuna, pero si a la zona del centro comercial de Avenida Alberdi que está en la zona conocida como la zona de los cerámicos. Históricamente, nosotros compramos ahí. La verdad es que es bastante complicado. Una de las soluciones que escuché en el proyecto es la construcción de cargas y descargas. La carga y descarga en la práctica es muy confusa. El centro comercial desde los de los cerámicos, donde se vende todo ese tipo de cosas es un polo que vienen vecinos de la provincia de Buenos Aires, de todos lados vienen a comprar ahí. La zona reservada para carga y descarga, los famosos cajones azules, son muy confusos y, generalmente, son utilizados por autos particulares que obstruyen. En la práctica va a ser muy difícil también que se pueda respetar eso. Lo veo muy difícil.

Creo que los comerciantes están muy preocupados, están muy preocupados los vecinos porque no le estamos no estamos entendiendo. Nosotros somos todos trabajadores somos familia y trabajadores y trabajadoras que toda la vida tomamos colectivos, que nuestros sobrinos nuestros nietos, nuestros hijos, toman colectivo un minuto agregado a la vida de cualquier trabajador digo es beneficioso, en eso no hay ninguna duda, pero no vemos la inversión. En la comuna un montón de problemas un montón, pero el tránsito es uno de los últimos problemas que tenemos.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Le pido que vaya redondeando.

**Sr. Chávez.**- Para terminar, hablé de la junta comunal y de la Ley 1777 y también nos preocupa por qué este proyecto no fue presentado en el Consejo Consultivo Comunal que se reúne todos los meses y hay publicaciones. La verdad es que algunas participaciones parecían propagandas y que no eran vecinos de la comuna. Esa energía que gastaron para que participen en ciudadanos afines al oficialismo, estaría bueno también que la pongan para difundir el proyecto, porque se pierden cosas que podrían aportar al proyecto, se apoyar mucho al proyecto, si ustedes realmente le dan participación a los vecinos y a las vecinas del barrio. Podrían a sorprenderse.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

## 22.- Sra. Julieta Rolandelli

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 22, señora Julieta Rolandelli.

**Sra. Rolandelli**.- Buenas tardes.

En cuanto a la información brindada y a la practicidad del metabús estoy de acuerdo con su creación, dado que aporta comodidad para sus usuarios, sobre todo, para personas mayores, con discapacidad y familias con cochecitos. Además, ordena un poco todo lo que es el tránsito, aporta también seguridad y agiliza tanto el tránsito y para los usuarios también del Metrobús. También, y me ha pasado como usuaria de transporte público de estar esperando colectivos en condiciones climáticas adversas, a veces la lluvia el viento, el metabús aporta esta protección que también es cuantificable.

En conclusión no estoy de acuerdo con la creación del mismo.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

## 23.- Sra. Verónica Pelli

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 23, señora Verónica Pelli.

**Sra. Pelli**.- Buenas tardes.

Me podrían decir si más allá del audio se ve el video.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- No. No se ve nada.

**Sra. Pelli**.- ¿Alguien me pude indicar cómo hago para activar el video?

**Sr. Coordinador** (González).- En compartido en “compartir pantalla”, el botón de color verde.

**Sra. Pelli**.- No veo ese botón. Estoy con el celular. No importa.

En verdad, quería participar. Gracias por este espacio que nos dan a los vecinos de la ciudad para poder opinar.

No estoy a favor del del Metrobús; sí estoy a favor de que se mejoren todo lo que es sistemas de transporte público y de mancomunar el transporte público con los con los particulares. Sin embargo, en esta traza de la Avenida Alberdi y Avenida Directorio no creo que sea necesaria la implementación del Metrobús. Creo que es necesario mejorar los espacios que ya tenemos, o sea que no solo los presupuestos sean destinados a mejorar las los accesos al colectivo, los ascensos y descensos, solo del Metrobús, que la mejoren la luminaria solo sea en la trama del Metrobús. Creo que podemos mejorar lo que ya tenemos. Tengamos en cuenta que tanto Avenida Alberdi como Avenida Directorio son trazas de



circulación rápida donde hay semáforos están más o menos sincronizados en verde, no hay demoras de tránsito en ninguno de sus horarios y lo dice una persona que ha viajado durante siete años y utilizando el transporte público no solo desde acá de Capital Federal, sino haciendo conexión viviendo en San Justo tomando los colectivos en la Avenida Brigadier Juan Manuel de Rosas y descendiendo en San Juan y Boedo, nunca he tenido demoras en estas trazas ni de ida ni de vuelta, sí he tenido problemas –y los sigo teniendo– con la deficiencia que hay en el transporte público hablemos de frecuencia y de servicios que nos dan los transportes públicos, pero no en estas tramas de circulación.

Repito, como usuario he viajado durante siete días desde provincia y haciendo trasbordos para llegar hasta la Avenida 9 de Julio y no he tenido demoras en esta zona. En tal sentido, pienso que es necesario destinar asignar esos presupuestos distribuidos en una manera más equitativa y mejorar lo que ya tenemos. La seguridad la podemos mejorar no solo en la zona del Metrobús, deberíamos mejorarla en todos los ámbitos de la Capital Federal.

Por otro lado, entiendo que esta es la etapa uno de este plan pero estamos hablando de una etapa dos también que contemplaría desde la Avenida Bruix derecho por Avenida Juan Bautista Alberdi hasta General Paz. Tengamos en cuenta que allí también hay un centro comercial muy importante, dónde estaríamos quitando la posibilidad de trabajo a mucha gente, porque se reducen las avenidas y ya hemos visto, por ejemplo, en la Avenida Cabildo que esto no favoreció al comerciante. Asimismo, estamos sacando lugares de estacionamiento que actualmente en la Avenida Juan Bautista Alberdi hay lugares para estacionamiento de privados y carga y descarga de mercadería. Creo que también debemos apuntar a la mejora de los subtes y las promesas que hemos tenido de la extensión de la línea subterránea hasta Lacarra. Inclusive hemos tenido promesas de la extensión hasta la avenida General Paz lo que es la línea, no sea eso no se ha cumplido creo que eso es un tema pendiente. Creo que también podemos mejorar la estación Virreyes que mucha gente hace transbordo ahí.

Por lo expuesto, espero no olvidarme ningún punto, creo que es una redundancia agilizar lo que ya es ágil, o sea creo que ese presupuesto lo podemos utilizar en el Hospital Santojanni que tiene muchas carencias o actualmente mejorar lo que es el transporte público que tenemos. Son pocas también las líneas de colectivo que pasan por esa zona. Actualmente, en esta etapa uno, creo que son ocho líneas de colectivo, pero en la etapa dos que ya hemos visto personas del Gobierno de la ciudad tomando mediciones sobre la Avenida Juan Bautista Alberdi entre lo que va desde la Avenida Bruix y General Paz, son solo tres o cuatro líneas de colectivo. Creo que es innecesario agilizar lo que ya es ágil, es una redundancia.

Espero que nuestro aporte pueda servir para algo.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Muchas gracias.

#### 24.- Sr. Pablo Alzugaray

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 24, señor Pablo Alzugaray.

**Sr. Alzugaray**.- Buenas tardes para todos.

En primer lugar, quiero agradecer el espacio que nos da el Gobierno de la ciudad para poder expresarnos. Creo que es muy valorable en ese sentido.

Con respecto a lo del metrobús estoy totalmente a favor de todo el proyecto que beneficie al vecino común, al laburante, al que se levanta todos los días para ir a trabajar. Como usuario de transporte público de toda la vida, en todos los metrobuses que he viajado en los lugares donde antes no había Metrobús, he visto las mejoras y en ese sentido, por lo menos, en mi experiencia. Creo que beneficia al vecino que tiene miedo de llegar tarde al trabajo porque lo que hace el metrobús es estandarizar el tiempo. También esas esa o sea la llegada vos sabés a dónde vas a llegar y a qué hora a la espera lo que es más cómoda la espera es más seguro también por el tema de la de la de la iluminación.

Así que, estoy a favor del proyecto que ayuda al vecino y que sea inclusivo también, porque –lo dijeron anteriormente– facilita también para la gente con movilidad reducida discapacitados y puede ayudar a toda a toda persona que es minoría y facilita toda la vida de los vecinos normales.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Muchas gracias.

#### 25.- Sr. David Tirel

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 25, señor David Tirel.

**Sr. Tirel.**- Buenas tardes.

Soy comerciante de la zona. Estoy sobre la Avenida Juan Bautista Alberdi. Mis abuelos ya tenían negocio, mis padres, yo y hoy mis hijos también. No nunca vi con tanto énfasis encarar una obra de –entre comillas– mejora para el barrio como está.

Me llaman la atención ciertos personajes que tomaron la palabra que no tienen ni idea del barrio, porque es evidente que es un discurso político y que, es más de lo mismo, más de lo que escuchamos en los programas de televisión, en los noticieros o en los en las radios, solo político. No tiene ni idea de la idiosincrasia de este barrio ni de las necesidades este barrio que son muchísimas, más que un metrobús. Tenemos necesidades de todo tipo y lo último que necesitamos es un metrobús que, además, nos perjudique. Yo tengo comercio sobre la Avenida Juan Bautista Alberdi, nos va a perjudicar como perjudicó –tengo amigos en otras en otros barrios que ya está instalado en Metrobús– y en su momento nadie le prestó atención al prejuicio que le iba a ocasionar comercialmente. Venimos golpeados, no hace falta que lo explique, comercialmente golpeadísimo y, lo único que ocasionó en los barrios de comercio como en Avenida San Martín, un ejemplo, fue bajar las ventas un 50 por ciento. Nadie se está fijando eso. Por supuesto que lo que hacen política en estos discursos que escuché –algunos, no todos– están practicando para ser futuros dirigentes y no para ocuparse de las reales necesidades de nuestro barrio, que son, como ya les dije, muchísimas e innumerables.

Me gustaría que con el mismo énfasis nos escucharán y no generen este el perjuicio que va a ser gravísimo para nuestro comercio, porque algunos ya enumeraron cuáles serían las causas negativas o los efectos negativos o, mejor dicho, pero que no va a cuestionar y que

escucharán un poquito más las necesidades. Esto apareció de la nada tomando mediciones, lo descubrimos de casualidad; suena más a una obra política que a una obra de necesidad.

Acá el tránsito es fluidísimo, no hay ninguna necesidad porque acá, como explicó bien en una chica no me acuerdo el nombre que dijo que viene tomando el colectivos de hace muchos años, nunca hubo necesidad, nunca hubo embotellamiento, nunca nada que justifique esta obra que me parece política, pero realmente, políticamente incorrecta.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

#### 26.- Sr. Alexis Michel Cabrera

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 26, señor Alexis Michel Cabrera.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

#### 27.- Sr. Jorge Miguel Elger

**Sra. Lanari**.- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 27, señor Jorge Miguel Elger.

**Sr. Elger**.- Buenas tardes.

En primer lugar, quiero decir que habló como presidente del centro comercial de la avenida Alberdi y adyacencias. Quiero dejar asentada mi preocupación de que varios comerciantes de la zona han tratado de inscribirse y le ha resultado complicado, difícil y algunos no lo pudieron hacer. En lo personal también me fue dificultoso y veo que los primeros disertantes lo hicieron en forma positiva a la construcción del Metrobús. Lo quiero estar como ejemplo y llamada de atención porque entre esos primeros disertantes por información que me ha llegado han hablado vecinos de Berazategui y funcionarios del Gobierno de la ciudad. Me parece que tienen todo el derecho de hablar, pero en primer lugar me parece que se debe escuchar aquellos sectores más interesados en la traza de este Metrobús. No escapa a nadie que los comercios de la Avenida Alberdi mayoritariamente no queremos la construcción de ese metrobús por innecesario y porque aparte complica nuestra fuente de trabajo. Si bien el comercio no está sobre la Avenida Alberdi, sino sobre Avenida Directorio, por la responsabilidad que tengo que manifestar cuáles son los problemas del conjunto del comercio, tanto de Avenida Alberdi, sobre la traza de la Avenida Bruix hacia Avenida General Paz, que es donde nosotros tenemos incidencia, como aquellos comercios sobre Avenida Alberdi a San Pedrito, en el cual se han acercado muy preocupados a nuestro centro comercial por la representatividad que tenemos y, por ser parte asociada a la Federación de Comercio. Dejo esto como antecedente.

Ahora, voy a expresar en función de por qué el metrobús sería contraproducente y negativo en nuestra traza. En primer lugar, el tráfico es fluido, como han manifestado varios disertantes.

En segundo lugar, en la traza que hoy se está planteando, es de una sola mano, sobre Avenida Directorio, atravesaría la zona del parque que achicaría y dificultaría el tráfico en

esa zona se encuentra el Club Alvear y cuatro escuelas secundarias que también dificultaría ese trazado. Esta semana de casualidad pasé por la zona de la Avenida Libertador y vi que en esa zona había un trazado de un carril exclusivo sobre la traza de Avenida Libertador. Me parece que es mucho más práctico que hacer un metrobús central, tanto en Avenida Alberdi como en Avenida Directorio y volver a algunos planteos que se han hecho anteriormente. En una obra de estas características necesita ser escuchada y ser planteada en los órganos de participación ciudadana como es el Consejo Consultivo, cosa que no ha pasado es desconocido por el propio la propia comuna por las autoridades de la comuna. Nosotros como centro comercial ya hemos tenido reuniones con el presidente de la comuna Maximiliano Mosquera, hace 3 meses cuando nos enteramos a través de periódicos o diarios de tiraje nacional sobre el proyecto de la construcción del Metrobús. El propio presidente de la comuna desconocía esta esta idea del Metrobús. Así que voy a volver a reiterar que nosotros como centro comercial vemos que es una obra totalmente innecesaria, que ese dinero se puede destinar a, por ejemplo equipar el Santojanni o terminar las obras del colegio Irurtia que no se ha terminado su construcción y tienen serios problemas edilicios y que también está sobre la traza de la Avenida Alberdi.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Por favor, le pido que vaya cerrando.

**Sr. Elger.**- En síntesis, el centro comercial de la Avenida Alberdi y adyacencias y los comerciantes que se han acercado sobre a nosotros que son sobre la traza de los comercios de sanitarios, nos oponemos a la construcción del metrobús de estas características. Creo que se podría conversar con todos de forma institucional y no a título individual como se ha planteado acá, que muchos vecinos a título personal ven su solución individual, pero acá hay que ver una cuestión mucho más colectiva que afecta al conjunto de los que estamos en la comuna. Quiero agregar que una cuestión de los trabajadores que trabajan en la zona de sanitarios, perderían su fuente de trabajo porque sería inviable la posibilidad de trabajo, sumado que la parte de Avenida Alberdi en la cual nosotros estamos hay una gran concentración de bancos y todos los frigoríficos hacen sus operatorias bancarias. Tendrían mayor dificultad para estacionar para tanto para retirar o como para llevar a la zona de bancos.

Me parece que es suficiente la explicación por cual nosotros no estamos de acuerdo, por lo menos, en esta característica de bien Metrobús. Si realmente la cuestión es solucionar el tema del transporte sería muy bueno recordar viejas propuestas de hace quince años de hacer diez kilómetros de subte por año y hoy tendríamos 150 kilómetros de subte en la ciudad de Buenos Aires que solucionaría el transporte, no solamente desde el área de Mataderos, sino de toda la ciudad.

Muchas gracias

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchas gracias.

## 28.- Sra. Delfina Ghiglione

**Sra. Lanari.**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 28, señora Delfina Ghiglione.

**Sra. Ghiglione.**- Buenas tardes.

¿Se escucha bien?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí.

**Sra. Ghiglione.**- Muchas gracias por permitirme participar en esta instancia de participación ciudadana que es sumamente importante. Prometo ser breve.

Mi postura para dejarla en vista desde el comienzo de esa favor del proyecto el de metrobús Avenida Alberdi-Avenida Directorio. Creo que la construcción de un metrobús en zonas tan concurridas y transitadas en nuestra ciudad no puede ser otra cosa que positiva. Puedo hablar de experiencia. Me vine a vivir a esta ciudad hace seis años. En ese entonces, cuando comencé la facultad tomaba el 152, Plaza Italia hasta Paseo Colón e Independencia. Hoy en día ese trayecto se hace en treinta y cinco minutos más o menos. En ese momento, no era así. Tenía diecisiete años y tenía que salir calculando más o menos una hora o más de tráfico, teniendo que salir tan temprano que era de noche. Eso para mí significa un miedo tremendo. Eso hoy ya no sucede. Esto para mí es un claro ejemplo de cómo un proyecto en pos de mayor fluidez organización y eficiencia puede cambiarle la calidad de vida tanto a estudiantes y a trabajadores también obviamente.

Entonces, más seguridad menos tráfico, mayor conectividad, mejor organización. Puedo pensar solo en aspectos positivos. Obviamente, no me quiero olvidar de que es más inclusivo, ya sea para personas mayores o gente que está en silla de ruedas o con alguna discapacidad motriz que le dificulte el ascenso y descenso del transporte. El metrobús resulta como una gran mejora para ellos y genera también mayor autonomía para esos usuarios. No dudo que el barrio tenga otros problemas, eso no lo niego, que tienen que resolverse pero esto no lo hace a un proyecto menos importante. Sabemos que en el lapso de que la obra está en construcción puede ser molesto para los vecinos comerciantes, pero bueno es como todo en la construcción y el camino es bastante molesto y tedioso, pero cuando se termina se puede ver la mejoría que genera y poder disfrutarlo de ahí en adelante. Así que, para mí esa queja pronto queda en el olvido cuando ya está materializada.

Creo que la gran mayoría están agradecidos de detener un metrobús que les sea de comodidad para llegar a su trabajo, su facultad, lo que sea.

Espero que se pueda disfrutar pronto este proyecto de la Avenida Alberdi- Avenida Directorio. No dudo que será bien recibido para los usuarios de las líneas que circulan ahí.

No tengo más nada que agregar.

Gracias por el tiempo.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 29, señora Corina Trinidad Ortiz.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 30, señor Ignacio Salaverri.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

### 31.- Sr. Miguel Ángel Monasterio

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 31, señor Miguel Ángel Monasterio.

**Sr. Monasterio.**- Buenas tardes.  
¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí, perfecto.

**Sr. Monasterio.**- Escuchando todas las exposiciones, me gustaría hablarles a los chicos: no se dejen llevar por los gobiernos de turno. Estudien mucho. Yo tuve la suerte y la posibilidad de estudiar de grande una licenciatura, la cual me ha enseñado a decirles que el metrobús no conduce a nada. No conduce a nada en la Comuna 9, sí en la ciudad de Buenos Aires, estoy en desacuerdo con la comuna 9. Chicos: no se dejen llevar, este país él va a la deriva por todos los gobiernos que hemos tenido si nos dejamos llevar.

La comuna 9 no necesita un Metrobús; la comuna 9 necesita inclusión; necesita un baño público en cada una de las plazas de la ciudad de Buenos Aires; la comuna 9 no necesita un Metrobús, porque los que transitamos Avenida Alberdi, tengo 59 años y tomaba el colectivo con mi mamá y nunca tuve inconvenientes, no necesitábamos un Metrobús; necesitamos seguridad, pero el metrobús no da la seguridad. La seguridad te la da capacitación de la policía, la capacitación de aquellos que tienen que ejercer la seguridad. Un metrobús no da una mejor calidad de vida, lo que te da una mejor calidad de vida de vida es médicos en el Hospital Santojanni, aparatología en el Hospital Santojanni.

Por eso, si bien estoy en desacuerdo yo le sigo hablando a los jóvenes: estudien chicos, instrúyanse para no tener un discurso.

Nadie nombró la comuna 9, salvo los que vivimos en la comuna 9 y estamos en desacuerdo del metrobús en la comuna 9. Lo que necesitamos es inclusión, sí inclusión, para tener una poda de árboles como corresponde, para que yo no tenga que poner mi luminaria en mi casa porque no me podan el árbol. Necesito, como dijo –si mal no recuerdo– Sebastián que me orden el tránsito. No necesito un metrobús para que en Avenida Alberdi, no paren los autos en triple fila; necesito que las autoridades se encarguen de reprimir lo que la ley establece: no se puede estacionar en doble fila; no se puede estacionar sobre avenidas. No necesito un metrobús en la comuna 9 y no por eso estoy en desacuerdo con el metrobús de la ciudad de Buenos Aires.

Capacítense chicos. Las grandes ciudades del mundo de las cuales, como país estamos alejados, no podemos hablar de las grandes ciudades del mundo usan subte. Los que hemos tenido la posibilidad de realizar distintos viajes, lo hemos visto. Preocúpense por un tranvía. La ciudad Buenos Aires dejó de lado el tranvía cuando todas las ciudades del mundo, si quieren hablar de las grandes ciudades del mundo, hoy en día está usando los trolebuses.

Instrúyanse chicos, aprendan no se dejen llevar por el discurso político de un partido o del otro. Aprendan, no hablen por boca de los demás. Vengan a la comuna 9 hablen con los vecinos y digan si están de acuerdo o no están de acuerdo.

Desde el momento que como han dicho no vino al Consejo Consultivo el proyecto se hace inviable porque no cumplen la ley. El problema de este país es que no se cumple la ley,

no es si tenemos un metrobús no. Hace 59 años que no hay un baño público en una plaza los abuelos no pueden ir a la plaza porque su incontinenencia les prohíbe ir media hora a la plaza, porque tienen que volver a sus hogares hacer sus necesidades fisiológicas.

Les vuelvo a decir, chicos: instrúyanse. No hablen por boca de ganso. La comuna 9 tiene otras prioridades. Ojalá algún día tengamos un Metrobús, pero porque la comuna 9 lo necesita, no porque es una cuestión inmobiliaria. Es un gasto innecesario.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Le pido por favor que vaya redondeando.

**Sr. Monasterio**.- Instrúyanse. Costo beneficio. Es una es una materia en la facultad. Lean, aprendan.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

### 32.- Sr. Juan Carlos Dima

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 32, señor Juan Carlos Dima.

**Sr. Dima**.- Buenas tardes.

¿Me escuchan bien?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, perfecto.

**Sr. Dima**.- En principio, quiero hablar un poco sobre el tema de esta audiencia que es la evaluación de impacto ambiental. En realidad, venimos hablando del Metrobús, pero prácticamente nada sobre lo que se hizo de evaluación de impacto ambiental. La definición del medio ambiente que es el conjunto de condiciones físicas que rodean a los seres vivos. voy a leer un par de definiciones, luego sigo. Entonces gestión o impacto ambiental es más compleja la definición. Es el entorno vital en el cual opera un sistema, en este caso, sería el sistema humano constituido por un conjunto de circunstancias físicas químicas biológicas económicas socioculturales y estéticas. Y llegamos a la evaluación de impacto ambiental: que es un procedimiento por el que se identifican que evalúan los efectos de ciertos proyectos sobre el medio físico y social". Sí dijimos que el medio ambiente es todo aquello que rodea a los seres vivos es obvio que tiene que incluirse en los impactos ambientales las evaluaciones, no solo de la salud, sino también del patrimonio cultural, del entorno social y del impacto socioeconómico. Está evaluación de impacto ambiental adolece de todo lo que consideran estas definiciones. Es decir, no se ha tenido en cuenta el impacto económico, el impacto social, el impacto hasta de patrimonio, porque atraviesa un área de patrimonio histórico. Por lo tanto, creo que está en condiciones de impugnarse esta evaluación de impacto ambiental y que la hagan como corresponde a las definiciones, no como se les antoja y haciendo mediciones basadas en números del 2017 y puestas en un simulador. Porque el que explicó el impacto ambiental, el arquitecto Févre decía que va a aumentar la velocidad de transporte. Si hubiera medido que en Alberdi en un transporte público desde San Pedrito hasta avenida Bruix se tarda ocho minutos y después dice que se va a implementar un sistema

que va a mejorar un 20 por ciento, quiere decir que ocho minutos son cuatrocientos ochenta segundos, es decir que va a implementar un transporte con toda esta obra para ganarle noventa y ocho segundos a un tránsito de ocho minutos. Absurdo. Hay otras cosas bastante absurdas también en todo esto. Por ejemplo, los chicos que opinaron al principio tienen que prepararlos mejor como dice un periodista este muy conocido, son demasiado obvios porque tres de ellos dijeron que le va a facilitar el transporte de Flores al centro. Ni siquiera vieron el mapa. La parte que nos ocupa, va desde San Pedrito a Portela, tres cuadras. Les va a mejorar tres cuadras el tránsito de Flores al centro porque el resto no corresponde al metrobús hacia el centro ni de ida ni de vuelta. Hablando de vuelta tienen razón los que dijeron que el verdadero problema de Avenida Alberdi está en el tramo que siempre se colapsa desde el Pumacahua, una antes de Avenida Carabobo hasta San Pedrito. Si quieren hacer una obra que valga la pena ensanchen eso que tiene cuatro décadas el proyecto de ensanche.

También es mentira el hecho de que afecta a doce líneas de colectivos porque han considerado la línea siete que va a ir sus colectivos fuera de línea dice proyecto con ese criterio bueno podemos poner veinte colectivos por las dudas de que este alguno que quede fuera de línea se le ocurra pasar por Avenida Alberdi o por Avenida Directorio. También tiene razón el otro preopinante que dijo que en la avenida Bruix las paradas bulbos como extensión de la vereda es una solución que se podría aplicar en todos los demás, claro que sí no hace falta un metrobús. En una avenida que tiene veintitrés cuadras con directamente este el transporte perfecto, que se pueden pasar los colectivos mutuamente como no podrían hacerlo en el metrobús con el carril único mientras uno carga el otro a la siguiente parada.

Opinar a favor o en contra de este proyecto, no tiene sentido porque el proyecto en sí es absurdo, por innecesario, por inútil, por inconsulto y por nocivo.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

### 33.- Sra. Carla Natalia Chas

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 33, señora Carla Natalia Chas.

**Sra. Chas.**- Buenas tardes.

¿Se escucha?

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Sí, perfecto.

**Sra. Chas.**- En primer lugar, quiero decir que no me dejo llevar por nada ni por nadie sé voy a hablar de mi experiencia como más máxima autoridad. Estamos hablando de un proyecto de metrobús que va a rediseñar el uso del espacio público para darle prioridad al ciudadano, usuario de este sistema, para que el transporte sea más seguro, más rápido y previsible.

En cuanto al tiempo, se está hablando de una reducción del 20 por ciento en el viaje, otorgará más luminosidad. No necesito de un policía en cada cuadra para estar más segura. Tan solo con estar más luminoso el lugar, yo quiero caminar tranquila, no que me esté vigilando un policía para no ser robada o acosada sexualmente.



Más allá de mejorar el tiempo de movilidad y la luminosidad fomenta la conexión entre los barrios y otros medios de transporte, como es el centro de transbordo Flores las estaciones de línea de subte A de la línea E y también la estación de ferrocarril es Sarmiento.

Como ya dijeron otros oradores, la espera para los colectivos van a resultar más cómodas. Hoy en día si vas a una avenida que no tiene metrobús y en una misma parada que estacionan tres líneas diferentes, uno para a una y la que viene atrás es distinta a la que está estacionada, pasa como si no te hubiese visto.

En cuanto a la actividad comercial, creo que el bien común está por arriba del bien particular. Entiendo que los comercios se vean afectados o estén enojados con este proyecto, pero creo que sí también si tenés que ir a comprar algo en particular lo vas a ir a comprar haya o no haya metrobús. Vivo en una zona en donde hay metrobús y de alta actividad comercial y no veo que los negocios estén vacíos. Los que están cerrados fueron producto de la pandemia que se produjo en el 2020. Hoy en día estamos dando mayor importancia a nuestro tiempo, cada minuto cuenta ya sea para compartir en familia cumplir, con nuestras obligaciones diarias, proyectos personales u ocio.

Es por este lo anteriormente mencionado que me parece sumamente importante dar apoyo al proyecto de metrobús Avenida Alberdi- Avenida Directorio y más teniendo en cuenta la gran aceptación que tiene este servicio en otros puntos de la ciudad. Más allá de que los vecinos de la comuna 9 no estén de acuerdo; más allá que si hoy en la comuna 9 en esas en esas avenida les resulta fácil, yo he por ahí y me ha tocado día de embotellamiento que pueda hacer más rápido el tránsito bienvenido sea.

También para ser más seguro el cruce de las calles estamos hablando que se produce embotellamiento porque no se puede estacionar un auto particular. El uso del transporte público también puede fomentar a que el uso del auto particular sea menor contribuyendo a la disminución en la de la contaminación ambiental.

Esto es todo.

Muchas gracias por escucharme

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias.

#### 34.- Sra. María Cristina Gorchs

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 34, señora María Cristina Gorchs.

**Sra. Gorchs.**- Buenas tardes.

¿Se escucha?

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Sí, se escucha perfecto.

**Sra. Gorchs.**- Soy vecina de la Comuna 7. Este estoy totalmente de acuerdo con él el Metrobús en la línea de Avenida Alberdi- Avenida Directorio. Vivo una cuadra de Avenida Rivadavia y veo la movilidad de esta de este Metrobús de Avenida Rivadavia. Veo la seguridad que da a los vecinos esperándolo ahí, yace un día de lluvia, a personas con discapacidad este la facilidad que hay. Me parece tanto el tramo de la Comuna 9 me parece inclusive hasta más importante porque une –al no llega al subte– entonces une con todas las líneas y la movilidad es más rápida.

Me llama la atención este tanta controversia con algunos vecinos. Es muy llamativo, hasta pareciera hasta un discurso político en contra al que estamos acostumbrados, pero me parece que para el bienestar de los vecinos sería importante poder dejar esto a un lado y pensar en el bien común, teniendo en cuenta todo lo que están diciendo todos los comerciantes, los vecinos, pero me parece que todo lo que mejora la calidad de vida y la seguridad de las personas es lo primero que tenemos que poner.

Les agradezco haberme convocado para esto y tener esta posibilidad y quedó a disposición para lo que necesiten.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Muchas gracias

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 35, señora Ruth García.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 36, señor Carlos Alberto Sorrentino.

- El participante no responde al llamado.

**Sr. Coordinador** (González).- El participante 36 se encuentra conectado al Zoom.

- Luego de unos instantes.

**Sr. Coordinador** (González).- Me parece que no escucha. En el llamado final, se lo volverá a nombrar.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Exacto.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 37, señora Graciela Inés Calabrese.

- La participante no responde al llamado.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Pareciera ser el mismo caso que el participante anterior.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- Seguimos avanzando en el Orden del Día y luego volvemos a llamarlos.

### 38.- Sra. Patricia Broglino

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 38, señora Patricia Broglino.

**Sra. Broglino.-** Buenas tardes.

Mi nombre es Patricia Broglino. Soy de la comuna 7. Vivo en Avenida Alberdi, pero no a la altura de la zona que en la que va a estar en la construcción del Metrobús. He escuchado a cada uno de los de mis antecesores. Estoy muy de acuerdo con la construcción del Metrobús, porque en la ciudad de Buenos Aires en distintos puntos ha sido muy beneficiosa la construcción de del Metrobús.

Por lo tanto, de acuerdo totalmente con los beneficios de dicha construcción. Lo que quiero saber, porque me toca personalmente, conozco a varios comerciantes de la zona, entre ellos el marido de una amiga mía, que por lo que tengo entendido, hasta lo que sé, creo que tendrían que ser escuchados porque supongo que al poder escucharse, cada uno va a poner sus propuestas y esto va a redundar en ponerse de acuerdo. Es muy importante en este momento fomentar acuerdos, porque quizá lo que a uno le parezca que es beneficioso, al otro no, pero si se parte de conversar y el de acordar y estar de acuerdo con la construcción sería mejor, porque con el diálogo se beneficia.

Estoy totalmente de acuerdo con la construcción, pero sí que se tengan en cuenta las inquietudes que puede generar la construcción de algo que es nuevo y desconocen si va a redundar en perjuicio o beneficio en sus ventas. Por eso, estaría de acuerdo con que nuclearán a los comerciantes para ser escuchados.

Esto es lo que tengo que decir y estoy de acuerdo con la construcción porque con lo que dijeron de más seguridad, al tener mayor luminosidad, las paradas este resguardadas y acceso para las personas discapacitadas. Estoy muy de acuerdo.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Muchas gracias.

[40.- Sr. Miguel Sorrentino](#)

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 40, señor Miguel Sorrentino.

**Sr. Sorrentino.-** Buenas tardes.

¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Sí, perfecto.

**Sr. Sorrentino.-** Mi nombre Miguel Sorrentino. Soy el presidente de la Asociación Civil y de la Junta vecinal Parque Avellaneda, de la Comuna 10. Mi inquietud, mi preocupación por el tema del Metrobús, creo que es totalmente ineficaz.

Sería bueno que si alguien está por hacer un proyecto como el arquitecto que habló al principio que si hubiese hecho una presentación in situ, para ver cuál es la situación de la calle que va de San Pedrito a Avenida Bruix, de Bruix a Avenida Directorio y de Avenida Directorio en adelante. Es inexacto que el metrobús acelere en estos tramos porque las avenidas que corresponde que va del tramo San Pedrito- Avenida Bruix es totalmente ágil donde no se produce ningún tipo de atascamiento de tránsito. Un colectivo tarda entre cinco y ocho minutos para llegar a Avenida Bruix. En la Avenida Bruix, en la segunda etapa la que está hablando hasta General Paz puede llegar a tardar diez minutos. También es falso lo que escuché de algunos de una señora que vive en Avenida Rivadavia y que dijo que vivía en

Rivadavia y Nazca el metro va acelerado y que eso le brinda seguridad. Es mentira eso es falso pero yo he trabajado cuatro años en esa esquina y en esa esquina donde mayor cantidad de robos se producen todas las mañanas. Los invitaría a la gente de la Secretaría de Obras Públicas a que se presente y se permanezca un día desde las siete de la mañana a las veinte en ese lugar y vea cuántos actos delictivos se producen. O sea es falso que el metrobús produce seguridad. Estamos mintiendo.

Respecto de la polución ambiental, otra mentira más, porque el único lugar donde yo estoy de acuerdo donde se hizo el metrobús y realmente observé que eso ha funcionado es en la Avenida 9 de julio y en Paseo del Bajo, ahí estoy totalmente de acuerdo, ha acelerado de tránsito, no se han producido más embotellamientos vehiculares, allí estoy totalmente de acuerdo. En este en este tramo realmente lo único que va a producir es la falta y las el cierre de todos los comercios que hace más de cincuenta años están en la zona. Porque siendo un centro comercial de la construcción esto va a impedir el estacionamiento a la carga y la descarga de los vehículos y los comerciantes que vienen a comprar. Entonces hagamos un mea culpa. No subestimemos la capacidad de inteligencia de los habitantes de la ciudad de Buenos Aires.

Además, se supone que una audiencia pública también los que participen sean los vecinos que están afectados por este tema. Si realmente quieren modificar el tránsito y la polución ambiental el tramo que hace más de cuarenta años perjudica a todos los que vivimos y nacimos en este barrio es el tramo que va de Avenida Carabobo a San Pedrito, como hablo creo que el comunero de la comuna 9, ese es el tramo donde se tarda aproximadamente treinta y cinco o cuarenta minutos para poder hacer el tramo que va desde Avenida Carabobo a San Pedrito.

Entonces, si realmente nosotros queremos mejorar el transporte y el tránsito ese es uno. La barrera de Yermal y Avenida Nazca, treinta y cinco minutos parados en Yermal y Avenida Nazca para poder cruzar las vías del ferrocarril. ¿Por qué no invertimos en soterramiento del Ferrocarril Sarmiento?

En Avenida Rivadavia y Segurola tenemos hace más de ocho años un pozo que dejó el Gobierno de la ciudad que separa las dos calles. Increíble no sabemos para qué están nunca supimos para que están si realmente queremos hablar más queremos hablar de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Buenos Aires deberíamos priorizar cuáles son las prioridades. Tenemos el hospital Piñero que es Kosovo a ver si algún funcionario la ciudad de Buenos Aires se va hasta el hospital Piñero y se fija en qué condiciones está la gente que va ahí. No hay anestesista, no hay sabanas, no hay almohadas, la gente se tiene que llevar sus cosas; no tienen hilo de sutura. Eso es una prioridad no un metrobús en un lugar en eficiencia, donde no se necesita.

Además, me llama poderosamente la atención que la comisión de Obras Públicas de la Legislatura la ciudad Buenos Aires, no esté enterada de este proyecto. Es una vergüenza. Que los comuneros de la comuna 10 no estén enterados de este proyecto, que el órgano consultivo no trabaja que no defienda los derechos de los vecinos. Realmente me parece vergonzoso.

Estoy totalmente en desacuerdo con este metrobús y una prueba más es mentira que agilice el tránsito que en algunos lugares. La Avenida Juan B Justo se ha convertido en una avenida fantasma...

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Por favor, le pido que vaya redondeando.

**Sr. Sorrentino.-** Voy cerrando.

El trayecto que va de Seguro a Juan B Justo se tarda treinta y cinco minutos en auto para poder llegar a ese lugar. Los comercios han cerrado todos.

Entonces pongamos en la balanza lo que es necesario cuáles son las prioridades.

Gracias por escucharme.

### 37.- Sra. Graciela Inés Calabrese

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 37, señora Graciela Inés Calabrese.

**Sra. Calabrese.** Me conecte desde otro lado.

Soy Graciela Calabrese. Tengo setenta años...

-Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Les pido por favor que se muteen.

Continúe por favor.

**Sra. Calabrese.-** Para mí las dársenas de los metrobuses y la posibilidad de subir y bajar de los colectivos es clarísima, es un beneficio para mi edad. Además, por la seguridad porque la zona está iluminada y porque obliga a los colectivos a detenerse. Porque cuando uno los para en cualquier esquina probablemente pasan de largo o hacen lo que quieren.

Les aclaré que tengo 70 años para decirle que quiero hablar del futuro y no del pasado. Los comerciantes tienen que pensar en el futuro. Si el centro comerciales sobre la construcción la gente cada vez compra más on line, no mira vidrieras porque además la seguridad no nos permite. Hay que estar mirando cuidando el teléfono fichándose quien viene si no van a sacar la cartera. Entonces, igual no miramos vidriera tranquilo. El futuro es por internet. Así que, me extraña que gente más joven que yo, se mantenga en el pasado y no en el futuro.

El metrobús es un adelanto, es una ayuda al ordenamiento de la ciudad. Me parece que hay que apostar al futuro y no quedarse en una ciudad provinciana.

Nada más, muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias.

### 36.- Sr. Carlos Alberto Sorrentino

**Sra. Coordinadora (Lanari).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 36, señor Juan Alberto Sorrentino.

Le pido al participante que pruebe hablar para ver si lo escuchamos.

**Sr. Sorrentino.-** ¿Se escucha?

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Sí, perfecto.

**Sr. Sorrentino.-** Buenas tardes a todos.

Quiero decir que estoy en contra del metrobús porque no va a traer ningún tipo de conectividad; porque ninguna persona que tome el subte E, va a ir caminando ocho cuadras a tomar el metrobús de Avenida Alberdi- Avenida Directorio. Ninguna persona que se baje en la estación de Flores va a caminar seis cuadras para ir a tomar el metrobús de Avenida Directorio a Avenida Alberdi.

El comercio se va a paralizar como pasó en todas las avenidas en la cual se construyó el metrobús y el impacto ambiental va a seguir siendo mayor, porque si nosotros nos vamos en este momento a la Avenida San Martín esquina Nazca hay cinco cuadras de colas de automóviles esperando el corte de semáforos, que están parados y emitiendo gases tóxicos. O sea que los vecinos en vez de tener mejor aire limpio van a estar más contaminados.

El cierre de locales, va a haber menos gente trabajando, mayor desocupación. Además, si tengo que esperar a que el metrobús me dé seguridad, en este momento la verdad que estoy muerto. Haríamos todo el país con metrobús para que la gente pueda tener seguridad. Un metrobús no da seguridad, al contrario. Cuando estás parado sobre el andén pasan los motochorros te levantan las amas te levantan el celular la cartera y se van corriendo. Ejemplo Avenida Juan B Justo, estación Vélez Sarsfield. Los chicos que salen del club les roban los bolsos y toman las vías del metrobús y se van corriendo lo más tranquilo. Así que, no hay que mentir. Si queremos iluminación ilumina ahora, no esperen a tener un Metrobús, iluminen ahora. Pongan la luz ahora y no metrobús y romper las veredas que acaban de hacer. O sea, nos está sobrando plata.

Le digo no al Metrobús.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias

### 39.- Sra. Stella Maris Hermida

**Sra. Lanari.-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 39, señora Stella Maris Hermida.

**Sra. Hermida.-** Buenas tardes.

Ante todo me llama la atención la cantidad de gente que hace futurismo con respecto a todo esto. Ya se sabe que van a cerrar locales, ya se sabe que la gente se va a quedar sin trabajo, ya se sabe que van a aparecer más ladrones. No lo puedo entender.

Además de estar a favor del metrobús estoy a favor del crecimiento; estoy a favor de que los gobiernos utilicen la plata para beneficio de los ciudadanos; de que nuestros impuestos se vean reflejados en obras. Lo único que veo desde hace un montón de años es que la ciudad de Buenos Aires cada vez está más linda; cada vez hay más árboles; cada vez hay más verde. El metrobús es fantástico. Yo era una persona súper acostumbrada a manejar un auto, pero no se puede manejar más en la ciudad de Buenos Aires en auto. Por un montón de aspectos. Primero en la pérdida de tiempo; segundo, en la pérdida de plata porque cada

vez que tenemos que buscar un estacionamiento tenemos que pagarlo y sino después terminamos pagando boletas justas porque en realidad terminamos estacionando en cualquier lado.

Estoy a favor del Metrobús; estoy a favor del crecimiento; estoy a favor de lo nuevo, de tratar de tener cosas lindas en la ciudad.

Creo que eso es todo. Que tengan muy buenas tardes. Un gusto de haber participado en este evento.

Muchas gracias

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 41, señora Adelina Hisse.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

#### 42.- Sr. Miguel Ángel Sosa

**Sra. Lanari.**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 42, señor Miguel Ángel Sosa.

**Sr. Sosa.**- Buenas tardes.

En primer lugar, agradezco el espacio. Apoyo los espacios abiertos como este para que podamos hablar y escucharnos. Me gusta mucho escuchar. Escuchaba a los comerciantes que decían que bajó el comercio. Hay gente que no se siente segura y gente que dice que sí que le gustan los grandes avances.

Yo soy joven, estudio, me gusta estudiar y me gusta tener pensamientos propios. He visto cambios y transformaciones. Yo estudio enfermería, medicina; mi familia vive en provincia. He visto rutas como la Ruta 8, a un carril. Ahora hay más de cinco con el metrobús que se hizo. Con esto quiero decir, que un metrobús no es asfalto y dos luz. Vi más que eso. Se ve orden en el tránsito, en los vehículos, en el transporte. Hay gente que va al colegio, gente que va al hospital. ¿qué mejor que un sistema que ordene y automatice un poco? No puede ser que haya gente que estaciona nen triple fila, colectivos que no paran, colectivos que paran y el de atrás no lo hace y uno lo pierde. Y son cinco personas debajo de un techito, por ejemplo, en un día de lluvia. Entonces, ¿qué mejor que estos sistemas que permiten mayor comodidad? Porque hay que viajar dignamente. Hace diez años que viajo en colectivo, pero qué mejor que dejar dignamente. Hablo como peatón. Para aquellos que manejan también.

No me va a alcanzar el tiempo para explicar de que también hay que prevenir riesgos. Lamentablemente, va a seguir habiendo accidentes de tránsito, pero que mejor que estas cosas que prevengan accidentes. Las rutas se han llevado muchas vidas, las calles también. Entonces hay que pensar en esto que pensar en modernizaciones. ¿Y qué es mejor que cuando pasan cosas buenas en el barrio? O sea tiene que mejorar. Ninguna obra es para para peor. Así que estoy de acuerdo en que las cosas se transformen; que las cosas cambien y que lo usemos todos. Todos estamos en la calle. Hay gente que maneja mal, es cierto; hay gente que cruza mal, también es cierto, pero es cierto que está bueno estos sistemas que automatizan y que no solamente es un asfalto y dos luces y una parada. Es más que eso. Es orden, es un

control y qué tiene de malo que a futuro puedas cruzar desde Mataderos ir hasta General Paz. ¿Qué tiene malo que la gente de Mataderos tenga una vida más digna? Esas cosas no las veo mal sino todo lo contrario.

Estoy de acuerdo con esta reforma.

Muchas gracias

#### 43.- Sra. Gimena Inés Prieto Rodríguez

**Sra. Lanari.-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 43, señora Gimena Inés Prieto Rodríguez.

**Sra. Prieto Rodríguez.-** Buenas tardes.

Estoy a favor de la construcción del Metrobús. Los fundamentos que tengo, son en primer término la seguridad. Como como mamá y como tía de adolescentes he visto cómo los puedo dejar en una parada de colectivo cualquiera. Hace no sé unos años y hoy veo como estos solo pueden cruzar la comuna que sea donde sea construido, el metrobús que sea. Esto no quiere decir que viva en el país de las maravillas con Campanita y Peter Pan. La inseguridad en realidad que existe, si bien ha mermado.

Me llama la atención que reclamamos a los gobernantes seguridad, reclamamos mejor conectividad dentro de la ciudad; reclamamos desarrollo sustentable; reclamamos que haya disminución de siniestros en lo que tiene que dar con vialidad y también con peatones y cuando empezamos a encontrar alguna solución o nos proporcionan alguna solución, una parte de nuestra sociedad le dice no. Eso me cuesta un poco a mí pero esto es una cuestión subjetiva comprenderlo no quita que no pueda tener empatía con los comerciantes de la zona y entender que mientras transcurrirá la obra la situación a lo mejor se pone un poco más compleja, pero también pienso en los trabajadores. Como dije recién algunos de mis familiares que toman no este tramo del Metrobús todos los días. Pienso en mi hija, en su pareja, que vana la universidad, y en cómo por ahí las veo salir de mi casa más tarde, poder descansar mejor.

Después en cuanto a la contaminación visual, no existe. El metrobús ha mejorado cómo se ve la ciudad de Buenos Aires. Me acuerdo cuando te construyó el metrobús que iba a dar sobre el Teatro Colón. Se escuchaban las voces e incluso a mí se me generaba la duda de cómo se va a ver esto, pero no pasó nada. Lo único que pasaron fueron beneficios para todos los ciudadanos.

Fundamentalmente, por la celeridad que impone por la disminución del riesgo cuando accidente y porque disminuye la inseguridad para quienes lo usamos o usan, especialmente, nuestros hijos los convocas de a que pensemos en hechos y por eso bueno obviamente estoy a favor.

Muchas gracias

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias.

#### 44.- Sr. Nahuel Sergio Pezzotti Vázquez



**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 44, señor Nahuel Sergio Pezzotti Vázquez.

**Sr. Pezzotti Vázquez.**- Buenas tardes.

¿Me escuchan?

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Sí, perfecto.

**Sr. Pezzotti Vázquez.**- Quiero anticipar que, por supuesto, estoy a favor del Metrobús. Creo que ya durante toda la tarde se hablaron de los beneficios que trae en temas de iluminación comodidad rapidez. Me parece que es un poco más aclarar que pasa por el lado de que todos somos vecinos de la ciudad de Buenos Aires y todos queremos verla mejor, la queremos ver crecer y queremos que la ciudad sea un ejemplo en nuestro país y que en el futuro pueda verse desde la región y de otras partes del mundo. Va más allá de si somos vecinos o no de la comuna 9 porque o bien a la mayoría creo que viajamos y usamos el colectivo. Vivo en comunas 7 pero uso el metrobús que está en Pompeya, el metrobús que está en la 9 de Julio. La verdad que produce mejoras, crecimiento y embellece la ciudad la moderniza.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchas gracias.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 45, señor Ezequiel Patricio Bottino.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

#### 46.- Sr. Gabriel Bottino

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 46, señor Gabriel Bottino.

**Sr. Bottino.**- Buenas tardes.

Estoy totalmente en desacuerdo al igual que la mayoría de todos los vecinos. A ninguno de nosotros nos vinieron a consultar acerca del proyecto. Muchos de los comerciantes se enteraron hace una semana del proyecto Metrobús. Se hizo todo el silencio para que nadie se entere y cuando ya nos enteramos está muy avanzado el proyecto. Es un gasto que es injustificable en esta zona no es que esté en contra del Metrobús, pero esta es la zona donde van a aplicar un Metrobús.

- El participante muestra con su celular la zona en la que se encuentra.

**Sr. Bottino.**- Es la Avenida Alberdi. Actualmente por esta esta zona que es la etapa 1 del proyecto 3 líneas de colectivo el 180 el 126 y la línea 4. Pueden ver cómo fluye el tránsito sin ningún problema. Hay autos almacenadas ambas en ambas ambos carriles de la avenida que están mientras que vienen a averiguar...

- -Se escuchan murmullos e interferencias. No se perciben las palabras de la oradora.

**Sr. Bottino.-** Sería un crimen implantar un metrobús acá que no beneficiaría a nadie. Porque este tramo desde San Pedrito hasta Bruix donde van a implementar el proyecto es un tramo despejado y como dijo dijeron algunos de los de las personas que pillaron el colectivo tarda ocho minutos. Ahí vemos cómo pasa un colectivo a toda velocidad. No tiene conectividad con ningún subte porque está a seis cuadras de la línea y a ocho o diez escuadras de la línea. Los invito a que vengan a cas la conectividad.

Nos va a matar a todos los comercios porque esto es un rubro de todo juramente a la construcción, materiales pesados. A la mañana vienen camiones en todos los comercios. Aunque ponga a dárseles de carga y descarga no alcanza para todos. Acá todos los comerciantes estamos en desacuerdo y muchos vecinos también que se acercaron a afirmar su postura de oposición.

Así que acá todos los comerciantes y vecinos de la zona decimos que no.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias.

#### 47.- Sra. Nilda Beatriz Rodríguez

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 47, señora Nilda Beatriz Rodríguez.

**Sra. Rodríguez.-** Buenas tardes.

En primer lugar, destacando que la estructura de estas audiencias públicas es que cada una de las convocados asistentes exprese opinión y su experiencia les voy a contar la mía no tengo 71 años durante más de 30 años he trabajado en todo lo que tiene que ver con la accidentología vial en la ciudad de buenos hasta hace poco tiempo.

Les digo una verdad de Perogrullo, se lo digo por justamente por haber trabajado en estos expedientes donde he visto accidentes desastrosos para el ser humano. Dejemos de lado todo lo que tiene que ver con un daño material. Desde este punto de vista les puedo tú una era colectivo por una línea y los otros transportes por otra, aumenta la seguridad notablemente y disminuye la siniestralidad. No lo digo yo, existe una agencia de siniestralidad , a la cual se puede consultar con estadísticas que sería no valdría la pena que yo vuelque ahora, pero está corroborado. Entonces, sí estoy a favor de estos proyectos porque implican un mayor desarrollo en todo lo que tiene que ver con la prevención de la siniestralidad.

Como decía hablando de verdades de Perogrullo otra es que los mayores accidentes son los que se registran en él entre los automotores de mayor porte como, pueden ser los colectivos o los camiones con los automóviles, las bicicletas o las motos.

Eso es todo lo que tengo para decir. Espero que haya sido útil.

Muchas gracias

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 48, señora Ana María Chirino.

**49.- Sr. Mario Abel Silvestre**

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 49, señor Mario Abel Silvestre.

**Sr. Silvestre.**- Buenas tardes.

¿Se me escucha?

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Sí.

**Sr. Silvestre.**- Gracias por la participación.

Quiero decir dos o tres cosas para tener en cuenta. Primero, la falta de información en general al público y al vecino de la ciudad y la falta de consulta a todas las juntas comunales y vecinales y centros comerciales de la zona donde se va a hacer la obra. Hace cuatro o cinco meses hubo gente que ya sabían que se iban a hacer la obra. Estuve en busca de información y no la encontraba. Era difícil. Si quieren hacer una obra y estamos hablando de inclusión, de los vecinos, ¿por qué no consultan lo que los vecinos quieren? ¿Qué es lo que la gente está precisando? Porque estuve escuchando mucha gente que habla y vive en otros barrios. Yo vivo en Mataderos. Es una falacia lo que dijeron, yo voy al centro en 40 minutos. Tomó el 126 en Avenida de los Corrales y Lisandro de La Torre y llego al centro por la vía rápida de la autopista en 45 minutos.

Después hablaron de las vías rápidas del metrobús. Estamos viendo una imagen. Y vale más que mil palabras. Esto es en hora pico. Todos vuelven de trabajar. Viendo del centro. Desde San Pedrito a General para el tráfico es fluido. No entiendo por qué están poniendo el énfasis en la rapidez. Acá la Avenida Alberdi siempre fue muy fluida, sobre todo, más en esa altura no se va a construir en el metrobús. El único problema que había como dijeron antiguos compañeros en Carabobo y San Pedrito. No he visto nada que se pueda hacer o deshacer en cuestión de mejorarle la vida a la gente, porque la gente acá realmente viaja normalmente, es decir, por lo menos esta situación habría que ver cómo se mejoran con más líneas de colectivo; cómo se mejora la iluminación. Obvio, queremos más iluminación, queremos más seguridad. No significa que porque no queremos una cosa no queremos la otra. Estamos en un barrio carenciado, que falta todo. En los hospitales Santojanni, Piñeiro, etcétera. Es una comuna muy golpeada donde a la gente no le cuesta atenderse en un hospital público. Esto es muy terrible.

Se está queriendo hacer un metrobús en un lugar de donde hacen falta muchas otras cosas. Hay un colegio que hace falta terminar. Es decir, quizás si lo hubieran consultado y lo hubieran preguntado hubieran trabajado con las juntas comunales, con las juntas vecinales con los centros comerciales y se hubieran concordado algo pero sin consultarnos creo que no vamos por buen camino. Se le está faltando respeto al vecino local. SE dijo que los comerciantes deberían aprender perder o aprender a vender. Yo quiero preguntarle a la gente y que los comerciantes de estos barrio son vecinos, también son amigos son gente que todos los días compartimos cosas. A veces, siento satisfacción por ir a gastar quizás dos centavos más en un comercio de la zona que ir a dársela a un shopping.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Le pido que por favor vaya redondeando.

**Sr. Silvestre.-** Creo que primero tendría que haber hecho los carriles naturales: Junta consultiva, Junta Comunal, información a los vecinos. Después de ahí sí, concordamos en hacer pero primero la consulta todos porque estamos todos hemos logrado sobre todos los vecinos del barrio.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias.

#### 50.- Sra. María Sandra Del Balzo

**Sra. Lanari.-** Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 50, señora María Sandra Del Balzo.

**Sra. Del Balzo.-** Buenas tardes.

No estoy de acuerdo con la construcción del Metrobús. Realmente me parece innecesaria en la zona justamente miré la computadora para que se pueda ver el tema de tránsito. La Avenida Alberdi tiene un tránsito fluido. No existe ningún problema con el tránsito realmente creo que esto va a ser perjudicial para nosotros los comerciantes estoy en Alberdi. Acá hay carga y descarga de materiales hoy en día es fácil estacionar puedes hacerlo cualquier cliente y tomarse el tiempo para lo que necesite para recorrer.

Creo que esta obra es innecesaria y no estoy de acuerdo. No voy a exponer lo mismo que ya dijeron mis colegas, como el participante 32, de la comuna 9. Me adhiero a lo que dijeron. Creo que este dinero que estará destinado a esta obra, lo pueden utilizar en el soterramiento del Sarmiento que implica una mejora para mucha más gente. Es un trayecto que va desde Moreno a Once. Realmente, creo que ahí sí va a haber una mejora para la gente trabajadora, para el ciudadano que se traslada de otros barrios hacia Floresta. Cruzar las vías es tremendo. La cruzo todos los días y a veces estoy diez minutos.

Respecto de la seguridad y la iluminación no lo resuelve un Metrobús. Eso realmente no es así. La seguridad no se resuelve con un metrobús en esos lo que puedo poner ahora.

Agradezco la posibilidad de poder besarme y me poder acompañar a mis colegas y a los vecinos que realmente el dinero de todos sea utilizado en obras que si van a cambiar la ciudad.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Muchas gracias.

#### 51.- Sr. Bruno Matías Lupo Varela

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).-** Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 51, señor Bruno Matías Lupo Varela.

**Sr. Lupo Varela.-** Buenas tardes.

Básicamente, yo estoy de acuerdo con el metrobús porque bueno ha demostrado que agiliza mucho el tráfico en la ciudad, tanto para datos particulares, como a el transporte público. Tenemos los ejemplos Avenida Libertador, de Cabildo y el de Paseo del Bajo. Una

persona que vive en Belgrano o por ahí que va al centro antes tardaba una hora o cuarenta minutos y ahora tarda veinte minutos.

La verdad estoy de acuerdo, agiliza un montón.

Además, le da otra imagen a la ciudad. Estoy de acuerdo.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 52, señor Mariano Martín Salinas.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 53, señor Matías Saposnik.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 54, señora Carla Andrea Carranante.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

#### 55.- Sra. María de los Ángeles García Balbi

**Sra. Lanari.**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 55, señora María de los Ángeles García Balbi.

**Sra. García Balbi.**- Buenas tardes.

Soy María de los Ángeles García Balbi.

Soy vecina de la comuna 7 y usuario del Metrobús. Quiero dar mi apoyo para el Metrobús. Me parece sumamente positivo la modernización el crecimiento y el desarrollo que implica tenerlo los viajes se agilizan la circulación de transeúntes, no solo de tránsito vehicular, sino de la gente se facilita, ordena distribuye espacios, es inclusivo –por lo que decía muchos de acá de los que opinaban acerca de las rampas y de los accesos al bus– y disminuye el riesgo delincencial. Es cierto porque tenemos una buena iluminación y estamos esté a la vista de la Policía de la Ciudad que puede socorrernos en cualquier momento.

Muchos hablaban del soterramiento. El soterramiento es un proyecto nacional mientras que esto metrobús es un proyecto de la ciudad.

Me interesa que se desarrolle el proyecto de metrobús. Estoy totalmente a favor del desarrollo porque veo dónde van mis impuestos y veo las obras que se están haciendo en la ciudad.

Simplemente eso, estoy a favor totalmente.

Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora** (Estrabaca).- No hay más participantes. La coordinadora Lanari volverá a llamar.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, Lucas Romero.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Ezequiel Arca.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 26, señor Alexis Cabrera.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 29, señora Corina Ortíz.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 30, señor Ignacio Salaverri.

- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 35, señora Ruth García..

- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 41, señora Adelina Hisse.

- La participante no se hace presente en el Zoom.

#### 45.- Ezequiel Bottino

**Sra. Coordinadora** (Lanari).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 45, señor Ezequiel Bottino.

**Sr. Bottino.**- Disculpen, antes estaba con un cliente.

Quería expresarme. Soy comerciante de a la zona de Avenida Alberdi. Tenemos dos locales, una fábrica que depende también del negocio de lo que hacemos acá. Estamos desacuerdo con el Metrobús. Acá la circulación acá es fluida y nos va a impactar negativamente lo que hacemos pues el descargar cosas que no pero son livianitas no es ropa no es zapato son mercaderías que pesan entre veinte, treinta, cuarenta, cincuenta y ciento cincuenta kilos. Una vecina planteó que hoy día hay que acomodarse a internet y que todo pasa por internet, pero para que esas cosas le lleguen a la vecina alguien las tiene que bajar

del camión embalarlas. Nosotros también vendemos por internet, lo hacemos por los dos lugares. Estamos en desacuerdo. Queremos que se nos escuche. Nos enteramos de casualidad. Estamos muy preocupados. tenemos mucha gente trabajando. Invertimos y tratamos de generar laburo. Esto no nos va a matar.

No tengo más para agregar. Agradezco el espacio. Esperamos que no se haga.  
Muchas gracias.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número tres del registro de expositores, diputada Fidel.

.  
- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 41, Ana María Chirino.

.  
- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 52, señor Mariano Salinas.

.  
- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 53, señor Matías Saposnik.

.  
- El participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Lanari).**- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 54, señora Carla Carranante.

.  
- La participante no se hace presente en el Zoom.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Daniel González se encuentra en la sede comunal 9. ¿Llegó alguien a la comuna?

**Sr. Coordinador (González).**- Nadie ha venido para hacer uso de la palabra.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Señora presidenta: ha concluido el Orden del Día.

## FINALIZACIÓN

**Sra. Presidenta (Azcurra).**- Damos por concluida la audiencia pública.  
Les agradecemos a todos y a todas por su participación.

**Sra. Coordinadora (Estrabaca).**- Muchísimas gracias.  
Buenas tardes a todos y a todas.

- Es la hora 16 y 16.

Camila Laborde  
Taquígrafa

Nancy Medina  
Taquígrafa