

La Plata, 18 de septiembre de 2020

Estimado Defensor del Pueblo
de la Provincia de Buenos Aires
Dr. Guido LORENZINO

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en carácter de Coordinador de la *Agenda Científica Participativa ACP y Mesa de Trabajo Permanente MTP “Territorio, Industria y Ambiente”* del PIO-OMLP UNLP-CONICET a los efectos de elevar nuestras inquietudes relacionadas con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) titulado “*Autopista Dr. Ricardo Balbin (BUENOS AIRES - LA PLATA) Tramos: Distribuidora Ensenada (Diag. 74) RPN No 11 Provincia de Buenos Aires*”. Dicho EIA será objeto por vez primera de una Audiencia Pública, en la ocasión en modalidad virtual, organizada por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) la cual comenzará el 21 de Septiembre de 2020.

Habiendo realizado la ACP y MTP citada entre 2016 y 2020 análisis y estudios científicos y técnicos relacionados con el tema de la eventual prolongación de dicha Autopista en el Gran La Plata estamos solicitando, por la presente **se arbitren los medios para que las instituciones y oficinas pertinentes den respuesta a los ítems que exponemos en los Anexos 1, 2 y 3.**

Es oportuno consignar que el 31 de marzo de 2014 se presentó al Director Ejecutivo del OPDS Ing. Hugo Javier Bilbao, el EIA del proyecto mencionado en el primer párrafo coordinado por la Dra. María Inés Testoni. La URL oficial de OPDS ha publicado recientemente un documento de 333 folios de los cuales 297 corresponden al EIA mencionado. El mismo puede consultarse en <https://bit.ly/2QOumXi>

El objetivo de la *ACP y MTP de “Territorio, Industria y Ambiente”* es compartir resultados de investigaciones científicas vinculadas a los temas objeto de tratamiento con el fin que se los conozca, entienda, discuta y/o acuerde su aplicación, con la participación de todos los que se encuentran involucrados. En las MTP, siempre de carácter abierto a todo público, participan desde 2016, funcionarios públicos, científicos, empresarios, organizaciones sociales, vecinos y referentes barriales. Entre 2016 y 2020 se han tratado diversos temas, uno de ellos es el **proyecto de prolongación de la Autopista Buenos Aires-La Plata Ricardo Balbín**, el cual desde 2017 integra el Expediente 15183/17 de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires.

Durante 40 Mesas de Trabajo se abordó ininterrumpidamente este tema hasta la 43a MTP realizada el 9 de septiembre de 2020 por google meet, comenzando en diciembre de 2016 en ocasión de la Tercera MTP. El 12 de enero de 2017, en el Club Unidos de El Dique en la Cuarta MTP se lograron sistematizar una docena de ítems relacionados con temas legales, urbanísticos, territoriales y ambientales. En las MTP participaron funcionarios de la Dirección Nacional de

Vialidad y OPDS. Además tuvieron lugar reuniones técnicas relacionadas con estas instituciones, así como también con la Dirección Provincial de Hidráulica.

Destacamos tres resultados de este proceso de trabajo e investigación realizado por la mencionada ACP y MTP entre 2016 y 2020 :

1) Los 21 ítems relacionados con el tema de la *prolongación de la Autopista Buenos Aires-La Plata Ricardo Balbín*, elevados el **26 de mayo de 2017** al Dr. Guido Lorenzino y que obran en el Expediente 15183/17 de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires **(Anexo 1)**

2) La relatoría de la Reunión Técnica realizada entre **DNV Dirección Nacional de Vialidad** y esta ACP en el Instituto de Investigaciones IdIHCS UNLP CONICET, el **12 de abril de 2018**, donde funcionarios de dicha dirección informaron respecto a los ítems del expediente 15183/17 **(Anexo 2)**

3) a) Consideraciones generales del EIA, b) Consideraciones relacionadas con el equipo que realizó el EIA y c) Consideraciones relacionadas con contenidos de dicho Estudio. Se trata de un informe del **18 de Septiembre de 2020** emergente tanto del análisis de la información disponible como en relación con lo actuado por esta ACP y MTP entre 2016 y 2020. El presente informe da cuenta de **insuficiencias y aspectos no contemplados en la legislación vigente** : Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales N° 11.723. **(Anexo 3)**.

Tal como lo ha hecho con este tema en 2017 y, con la certeza que el Defensor del Pueblo de la Provincia tomará las decisiones pertinentes y oportunas que garanticen el pleno cumplimiento de las normativas vigentes ante los organismos e instituciones públicas nacionales, provinciales y municipales que estime corresponder, así como también promoviendo la verdadera y real sostenibilidad social, ambiental y cognitiva sin frenar el desarrollo económico, aprovechamos la ocasión en nombre de todos los participantes de la ACP y MTP “Territorio, Industria y Ambiente” UNLP-CONICET para saludarlo con atenta consideración.



Dr Horacio Bozzano

Investigador Principal CONICET - Profesor Titular UNLP
Coordinador ACP y MTP UNLP-CONICET 2015-2026

Anexo 1

21 ítems relacionados con el tema de la *prolongación de la Autopista Buenos Aires-La Plata Ricardo Balbín*, elevados el 26 de mayo de 2017 al Dr. Guido Lorenzino y que obran en el expediente 15183/17 de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires

“Hemos elaborado una clasificación temática que contiene:

I) Temas preferentemente administrativos y jurídico-legales

II) Temas de impacto urbano y regional

III) Temas de impacto ambiental y social propiamente dichos

Asimismo es importante consignar que los otros dos temas tratados e investigados en la Agenda Científica son “Quitosano y adsorción en hidrocarburos” y “Salud y contaminación industrial”, ambos en marcha desde 2016 y con continuidad en la Agenda durante los próximos diez años.

Es oportuno consignar la presencia de altos funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad en dos de las últimas Mesas de Trabajo –Sexta y Séptima- en las cuales dieron respuesta a buena parte de estos ítems, mostrando asimismo una excelente predisposición al diálogo con los presentes. El siguiente itemizado o punteo es producto de la escucha a funcionarios de la DNV y del trabajo posterior en el PIO UNLP-CONICET con aportes y audios de todas las Mesas donde se analizó este tema.

I) Temas preferentemente administrativos y jurídico-legales

1. Estado de aprobación de la obra prolongación Autopista Ricardo Balbín: *fecha en que se aprobó el contrato, fecha prevista estimada de inicio de la obra, plazos previstos para su ejecución (DNV hizo una primera exposición en nuestras Mesas de Trabajo UNLP CONICET)*

2. Características del proyecto que se ha planificado ejecutar. *No se conoce formalmente aún cuál es el proyecto definitivo de la obra. (DNV hizo una primera exposición en nuestras Mesas de Trabajo UNLP-CONICET)*

3. Informes de Dirección de Hidráulica Provincial y de OPDS Provincial: *fechas de informes, contenidos y respuestas de Vialidad Nacional (DNV)*

4. Respuesta por parte de Vialidad Nacional a los requerimientos del Anexo I *contenidos en la Declaración de Impacto Ambiental elevada por OPDS con fecha 30 de julio de 2014 (DNV hizo una primera exposición en nuestras Mesas de Trabajo UNLP-CONICET)*

5. Estado de la Declaración de Impacto Ambiental en el ámbito Nacional (DNV hizo una primera exposición en nuestras Mesas de Trabajo UNLP-CONICET)

6. Estado dominial de parcelas: tierras en Parque Martín Rodríguez y en los otros tramos donde se planifica hacer la obra

II) Temas de impacto urbano y regional

7. Conocimiento de las evaluaciones realizadas sobre las otras dos alternativas de trazas de la prolongación de la Autopista Ricardo Balbin previstas en la legislación vigente.

Fundamentos de la elección propuesta por sobre otras localizaciones evaluadas (DNV manifestó desconocer la existencia de otras dos alternativas de traza).

8. Carácter regional de la extensión de la Autopista y relación con otras grandes obras planificadas en la micro-región de La Plata, Berisso y Ensenada (por ej. Ferrocarril, Puerto de Contenedores, tránsito por Avenida 122, etc).

9. Conocimiento de las evaluaciones realizadas sobre alternativas de transporte en la micro región del Gran la Plata y a nivel interregional (con Región Metropolitana y Región Pampeana): tendencias de los Tránsitos Medios Diarios Anuales (TMDA). Modos automotor, ferroviario, fluvial-marítimo, aéreo. El destino de los Canales del Puerto: Oeste, Conclusión y Este. Excluyentes? Complementarios? Otras inversiones previstas. Fundamentos de la elección propuesta.

III) Temas de impacto ambiental y social propiamente dichos

10. Conocimiento sobre las readecuaciones de la prolongación de la Autopista Balbin, realizadas después de las inundaciones de abril de 2013.

11. Funciones ecológicas del Parque Martín Rodríguez: impacto del desmonte de 930 árboles sobre la flora y la fauna; impacto sobre el suelo y el ciclo hidrológico; impacto sobre la tasa de fijación de Carbono y producción de Oxígeno; impacto sobre las funciones de depuración del aire, etc. Características del plan de reforestación con 4600 árboles. Importante: es un tema en el que no hay acuerdo porque hay organizaciones que no quieren desmonte en el Parque. Aplicación de la Norma de Granada.

12. Conocimiento acerca de la solución técnica-ingenieril propuesta para el tramo de autopista en inmediaciones de El Dique y el Parque Martín Rodríguez: terraplén o pilotes. Previsión de paso de personas y fauna. Riesgo de inundación de la población lindera.

13. Funciones ecológicas de los humedales en los bañados de Ensenada y Maldonado: efectos de la obra en la geomorfología e hidrología de los ecosistemas.

14. Previsión de protección de los Canales del Puerto La Plata a lo largo de toda su extensión. Conocimiento de las alternativas de traza con menor impacto sobre los Canales del Puerto

15. Ancho de la obra planificada sobre el Canal de Conclusión: 25 metros, 85 metros u otra dimensión.

16. Riesgos sociales y ambientales de las esferas de gas de YPF: Investigación antecedente de la UNLP, planificación de su traslado a un lugar menos riesgoso con y sin obra de la autopista. Búsqueda de los profesionales de nivel internacional, los más idóneos en el tema en la Argentina.

17. Riesgos sociales y ambientales de los ductos próximos a las obras planificadas. Búsqueda de los profesionales de nivel internacional, los más idóneos en el tema en la Argentina.

18. Arroyo Zoológico y Canales del Puerto: Evaluación del estado de la situación actual, contemplaciones previstas por el impacto del trazado de la Autopista sobre esta zona. Riesgos de inundaciones en sus inmediaciones, evaluaciones de impacto social y ambiental: estado de situación y proyecciones a futuro. Si tales cursos de agua hoy se encuentran obstruidos, qué obras se hicieron/están haciendo para recuperarlos.

19. Evaluación de impacto ambiental en Villa Argüello, evaluación de impacto social de sus habitantes. Planes de relocalización. Manzanas afectadas. Hogares afectados. Estimación de población que se propone relocalizar. Soluciones propuestas.

20. Desagües del Bañado Maldonado, cuestión hídrica de la zona. Estudios realizados post inundación del 2 de abril de 2013. Conocimiento de las obras objetadas por la Dirección de Hidráulica, cuál es la evaluación de dicho organismo provincial. Existencia de dos propuestas: bombeo o alcantarillas

21. Estudios del impacto de emisiones gaseosas, material particulado y ruido de las fuentes móviles que circularán a futuro por la autopista”.

Anexo 2

Relatoría de la Reunión Técnica realizada entre DNV Dirección Nacional de Vialidad y esta ACP en el Instituto de Investigaciones IdIHCS UNLP CONICET, el 12 de abril de 2018 donde funcionarios de dicha dirección informaron respecto a los ítems del expediente 15183/17

*“AGENDA CIENTÍFICA “TERRITORIO, INDUSTRIA y AMBIENTE” 2014-2026
y Mesas de Trabajo Permanentes PIO-OMLP UNLP-CONICET*

*TEMA: PROLONGACIÓN DE LA AUTOPISTA BUENOS AIRES-LA PLATA
“RICARDO BALBÍN” EN ENSENADA Y BERISSO.*

Reunión Técnica entre DNV Dirección Nacional de Vialidad y UNLP-CONICET. Día 12 de Abril de 2018, 11 hs. Instituto IdIHCS UNLP CONICET, Sala C321, FaHCE, 124 esq 52, El Dique, Ensenada

Asistentes: Por DNV Ing. Silvina Crivelero, Lic. Mariana Burghi, Ing. Nahuel Mancino, Ing. Gustavo Candela y Téc. Javier Lombardi. Por UNLP y CONICET: Dr. Horacio Bozzano y Lic. Tomás Canevari

Objetivo: Considerando los ítems incluidos en el Expediente 15183/2017 de Defensoría del Pueblo de la Provincia de Buenos Aires ingresado por esta Agenda Científica con relación al tema “Prolongación de la Autopista”, así como las respuestas ingresadas por diversas instituciones y organizaciones a dicho Exp. y los registros documentados en las Mesas de Trabajo 7° a 17° sobre el tema de referencia, el objetivo es conocer el estado de situación del Proyecto al mes de Abril de 2018 con el propósito que los participantes de la Décimoctava Mesa de Trabajo dispongan de más elementos de juicio que los actuales.

RELATORÍA

El día Jueves 12 de Abril se realizó una reunión técnica en la que participaron representantes de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y esta Agenda Científica. La finalidad de la misma fue mantener la relación que existe ya producto de la permanencia y regularidad mensual de estas Mesas de Trabajo entre 2016 y 2026, y a todo el esfuerzo que se hace desde la Universidad Nacional de La Plata y el CONICET por establecer un diálogo con y entre las

distintas piezas de un debate que se está dando en relación a cuatro entre una treintena de temáticas publicadas en

<http://omlp.sedici.unlp.edu.ar/group/estrategias-para-la-gestion-integral-del-territorio>

En esta oportunidad, de las cuatro temáticas en proceso de trabajo e investigación, se abordó el tema Prolongación de la Autopista Ricardo Balbín, que es uno de los ejes en los que viene trabajando esta Agenda en el Proyecto CONICET-UNLP “La Ciencia y la Gente, otras Políticas Públicas 2014-2026”. La reunión fue fructífera en tanto se pudo establecer una escucha mutua y un diálogo respetuoso que potencia una vía de comunicación con una entidad importante y decisora con la cual se vuelve imprescindible mantener relación, así como también respecto a saldar ciertas deudas en materia informativa para proporcionar no solo conocimiento, sino más tranquilidad a los vecinos y también para subsanar la desinformación que existía respecto de algunos ítems.

La pregunta general en torno a la cual se fue desarrollando la Reunión Técnica fue la siguiente: ¿Qué se modificó desde la participación de DNV en nuestra Agenda Científica UNLP-CONICET? A raíz de la misma y considerando las numerosísimas inquietudes de los vecinos participantes de las Mesas de Trabajo que fuimos analizando mes a mes, se establecieron 20 ítems sobre los que se debatió y/o consultó a dicha institución para despejar dudas. Estos ítems surgen del registro y análisis de las once Mesas de Trabajo de nuestra Agenda Científica donde se abordó este tema durante 2017 y 2018: Séptima Mesa de Trabajo (Mayo 2017), Octava Mesa (Junio 2017), Novena Mesa (Julio 2017), Décima Mesa (Agosto 2017), Undécima Mesa (Septiembre 2017), Decimosegunda Mesa (Octubre 2017), Decimotercera Mesa (Noviembre 2017), Decimocuarta Mesa (Diciembre 2017), Decimoquinta Mesa (Enero 2018), Decimosexta Mesa (Febrero 2018) y Decimoséptima Mesa (Marzo 2018) También algunos de estos ítems desprendieron nuevas líneas de reflexión y de acción hacia un futuro más o menos cercano. Los ítems fueron los siguientes:

- 1. Deforestación y reforestación.*
- 2. Colectoras.*
- 3. Distribuidor.*
- 4. Navegabilidad en los Canales del Puerto*
- 5. Canales derivados de la Cuenca del Arroyo del Gato.*
- 6. Alturas y terraplenes.*
- 7. Alcantarillas.*
- 8. Pasafauna*
- 9. Paso del camión de bomberos por una de las alcantarillas.*
- 10. Viaducto.*
- 11. Tablero.*
- 12. Ruidos.*

13. *Vibraciones.*
14. *Evaluación de impacto ambiental.*
15. *Expropiaciones.*
16. *Paso por Villa Arguello.*
17. *Presupuesto y tiempos.*
18. *Ductos y esferas de gas.*
19. *Audiencia pública.*
20. *Comunicación.*

A título introductorio, los funcionarios de DNV comunicaron que el proyecto de Prolongación de Autopista se realizó respetando el denominado Manual para la Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales, que es conocido como MEGA 2; consignaron que este manual es ejemplar y referente en América Latina; dispone de una guía de procedimientos y buenas prácticas que se respetó en este trabajo que hizo DNV. Según expresan, se continuará respetando durante el trabajo de obra.

A continuación, se comunica un resumen del diálogo grupal mantenido entre los siete participantes de la Reunión Técnica. Cabe mencionar que entre algunos de los ítems existen estrechas relaciones, por lo tanto, en ocasiones estos se encuentran conectados en la exposición escrita.

*1) Con respecto al primer punto referido a la **desforestación y reforestación**, los representantes de DNV explicaron que si bien en un primer momento del proyecto se estableció que la compensación sería de 3 árboles por cada 1 que se deforestara, actualmente está decidido que la proporción será de 5 a 1. Al momento, según el inspector de obra se han deforestado 480 árboles, sin embargo la estimación de máxima oscila entre 900 y 1000 árboles a deforestar, lo que implica que la reforestación sería entre 4000 y 5000 árboles. La altura de los árboles será de entre 1,5 a 1,8 m. Las especies que se plantarán son las siguientes: *acacia floribunda, arecastrum romanzofiarum, callistemon imperialis, erythrina crista galli, celtis tala, chorisia spaciosa, cina cina, cortadeira pampa grass, eucalyptus cinerea, gleditsia sumburst, jacarandá mimosifolia, pinus elliotii, populus alba, populus deltoides, salix hibrido, salix vitelina, salvia guaranítica, taxodium distichum y washingtonia*. Existe la posibilidad de que DNV establezca algún convenio con algún municipio para acordar dónde reforestar dicho 5 a 1, pero esto sólo en caso de excedentes, si no quedara lugar en la zona del camino. En principio, DNV sólo va a plantar en la zona de camino. Existe un período de garantía de obra, que es por un año, en donde se hacen mantenimientos.*

*2) El segundo punto es respecto de las **colectoras**. En un primer proyecto, en el año 2014, la obra se planteaba sin colectoras. Después se agregaron algunas colectoras pero se suprimieron,*

entre Camino Rivadavia y Camino Vergara para reducir la deforestación. Es decir, las colectoras se suprimieron a los efectos de reducir el retiro de árboles.

3) El tercer ítem refirió al **distribuidor** conocido como Rulo n° 12. El mismo, fue modificado luego de nuestras Mesas de Trabajo bajo instrucciones del Ing. Federico Heinecke (DNV) quien asistiera a diversas Mesas de Trabajo en 2017.

4) En tanto, otra preocupación de algunos vecinos recabada en las diversas Mesas de Trabajo es la **navegabilidad de los Canales del Puerto**. DNV responde que los canales hace muchos años no son navegables. Consignan que la navegabilidad de los Canales del Puerto excede a lo que es la obra vial propiamente dicha y que las obras que durante décadas se fueron realizando no son resorte institucional de la DNV, sino de otras reparticiones públicas.

5) El quinto ítem es acerca de los **canales de la cuenca del Arroyo El Gato**: DNV postula que se respetó un canal existente entre el Arroyo del Gato y Villa Catela que antes se iba a cerrar y rectificar. Había dos cauces y se unificaba en uno mediante una rectificación. El beneficio de esta decisión es que no se afectan los cursos naturales, se respetaron los cauces de los antiguos canales y se colocaron alcantarillas ahí en las ramas de ingreso y egreso. Se hizo, postulan, “por una cuestión de la sensibilidad de la sociedad por los riesgos a una inundación, pero no porque el proyecto estuviera mal, sino que estaba bien y verificado. Obviamente respetando las secciones, pero como la gente pidió que se respetaran los canales se suprimió esta rectificación”.

6) Respecto de las **alturas** y los **terraplenes**, se comunicó acerca de una altura mínima con gálibo de 5.8 metros. En los Caminos Vergara y Rivadavia estará a 7 metros de altura. El terraplén, explicaron, en general tiene 2 a 2,5 metros de altura. De todas maneras, por la sensibilidad de la gente a causa de la inundación sufrida por la ciudad de La Plata en el año 2013, se incorporaron **alcantarillas** (7) a las ya definidas por el proyecto hidráulico, además de respetar los escurrimientos de los cursos existentes que crucen la traza de la autopista. Es de destacar que la traza de la Autopista es nueva y todas las alcantarillas proyectadas son a construir, las cuales fueron diseñadas para permitir la permeabilidad natural de las aguas de lluvias.

7) El tema más importante, por su frecuencia y grados de preocupación, expresada por los vecinos en las doce Mesas de Trabajo refiere a los **alcantarillados** previstos para el paso del agua ante inundaciones, debido a la sensibilidad de la gente a causa de la inundación sufrida por la ciudad de La Plata en el año 2013, se incorporaron alcantarillas a las ya definidas por el proyecto hidráulico, además de respetar los escurrimientos de los cursos existentes que crucen la traza de la autopista. Es de destacar que la traza de la Autopista es nueva y todas las alcantarillas proyectadas

son a construir, las cuales fueron diseñadas para permitir la permeabilidad natural de las aguas de lluvias. Ante el reiterado requerimiento de vecinos asistentes a las Mesas de Trabajo, DNV se comprometió a enviar a esta Agenda Científica datos acerca de los diámetros de las alcantarillas antes y después de la inundación de 2013. Asimismo comunicó que más recientemente se agregaron alcantarillas en el sector del rulo n° 12 debido al temor de los vecinos en materia de desagüe. Manifestaron que las alcantarillas siempre actúan como “pasafaunas” (8), no es que todas se agrandaron sino solamente las del distribuidor, en ese sector. Este ítem se encuentra directamente relacionado con el siguiente: se diseñó una alcantarilla más grande para permitir el paso a un camión de bomberos (9) en el área del **Parque Martín Rodríguez** de Ensenada.

10) Una preocupación importante expresada por los vecinos en las Mesas de Trabajo refiere al desconocimiento de cómo se prevé será el **viaducto**. En cuanto a este tema del viaducto sobre el Canal de Conclusión del Puerto La Plata comunicaron que se encuentra actualmente en una fase de optimización de diseño. Los pilotes estarán separados de 25 a 30 metros longitudinalmente. Ante la preocupación de los vecinos de conocer la profundidad de esos pilotes, DNV se comprometió a averiguarla, pero adelantan que la misma depende del tipo de suelo. Se hace un estudio de suelo para calcular la fundación. “Se planifica una profundidad, con eso se hace un primer cálculo, después en el terreno se descubren determinadas particularidades, y eventualmente se replanifica la variación de la profundidad”.

11) El siguiente punto trabajado es acerca del **tablero**, que es la parte donde circulan los vehículos. Tendrá 23 metros de ancho y llegando a Avenida 60 será de 30 metros, porque se necesita un carril adicional para ingreso y egreso de vehículos.

12 y 13) Una preocupación importante expresada por los vecinos en las Mesas de Trabajo refiere a los **ruidos y vibraciones del tránsito**, en relación con las casas linderas, DNV expresa que en la mayoría de las zonas donde se prevé atraviesa la autopista no hay vecinos, por lo tanto no habría población afectada. Vialidad entiende que los únicos vecinos afectados son los que actualmente están intrusando, y dichos terrenos ya están expropiados. Próximos al ex Hospital Naval al estar en viaducto a 7 metros de altura, al no haber edificios en altura, por lo tanto no afecta en absoluto el sonido. En los casos donde hay viviendas próximas a la autopista, al elevar el punto emisor la propagación de las ondas es hacia arriba en forma de parábola, no afectando a la gente que vive abajo, el frentista abajo del punto emisor no tiene problema de ruido. En tanto, se especuló con la posibilidad de dar a los vecinos el resultado de un estudio de vibraciones en una autopista tipo. Entienden que la zona tiene un problema de congestión que es probable que la autopista se lo resuelva. De hecho, según entiende DNV, la existencia de la autopista va a disminuir la afectación del tránsito, de ruidos, de vibraciones y todo lo que actualmente circula por

la Avenida 122 y por otras arterias; asimismo consignan que tendrá un beneficio en tanto no va a tener tanto deterioro el pavimento por el cual hoy circulan los camiones.

14) El siguiente ítem refiere a la **evaluación de impacto ambiental** en la cual no se contempló la posibilidad de otras **dos trazas alternativas**, siendo que por ley es necesario haberlo contemplado. Al respecto, los presentes señalaron que el estudio de impacto ambiental, efectivamente, no contempló las alternativas, pero no tienen conocimiento acerca de si la ley requiere que haya alternativas de traza para obras de infraestructura. De todas maneras, mencionaron que DNV suele hacer alternativas de traza pero en este caso, es evidente que las otras alternativas hubieran sido atravesar el predio de la Refinería YPF o bien atravesar el predio del ex-Hospital Naval. Fundamentan que el costo de hacer la Autopista dentro de YPF y/o del ex Hospital hubiera significado una erogación de recursos muchísimo más grande que la alternativa seleccionada, porque finalmente la mala utilización del recurso público la pagan todos los contribuyentes. Por ende, expresan que la expropiación de YPF sería un gasto innecesario. Manifiestan que el objetivo de esta obra es que la sociedad se beneficie, argumentando que, como funcionarios públicos debemos pensar en el bien común por sobre el bien particular. Consideran que este diseño es el óptimo, porque minimiza el gasto en expropiaciones. Haber elegido otras trazas hubiera sido no sólo muchísimo más costoso, sino que socialmente los impactos hubieran sido mucho más negativos; haber mudado a muchos vecinos hubiera representado un factor negativo para la gente que tiene su casa, su hogar, donde estuvo toda su vida, expresan “el desarraigo es difícil”. En Vialidad los proyectistas consideran que ya está internalizada la premisa de priorizar evitar los perjuicios a la gente en todas las obras que se ejecutan.

15) y 16) Luego se dialogó sobre el tema de las **expropiaciones** a los vecinos en la zona comprendida entre Villa Argüello y Villa Nueva (Berisso). Mientras se realizaba el proyecto, el barrio se ha expandido justo en el mismo lugar que pasaría la autopista; es por ello que se contempló una alternativa de traza puntualmente para ese sector, de modo de minimizar las expropiaciones.

17) La obra está **presupuestada desde Noviembre 2017** siendo los tiempos de 36 meses para la ejecución de las obras. Las empresas licitantes son Helpport-Esuco. Dicho presupuesto, fue aprobado por el Congreso de la Nación, y es público. (ver mail adjunto remitido por la DNV: “Fascículo DNV 2018. Ley de Presupuesto.pdf) Se trata de un presupuesto que en primera instancia se ejecutará hasta la rotonda de 60 y 129, lo que configura la sección 1 de la obra. La prioridad actualmente está centrada en este tramo. Los 36 meses de plazo refieren a los once kilómetros comprendidos entre la Rotonda a Punta Lara y el Barrio El Carmen, pero al momento lo que está aprobado para ejecutar son 3 kilómetros, principalmente en Ensenada. El segundo tramo

de la obra en el Bañado Maldonado de Berisso aún no está definido, explican, debido a que aún no está el proyecto ejecutivo aprobado. Están comenzando con las tareas, hay un avance del 5%. En 18 meses se prevé la obra finalizada llegará tanto a 129 y 60 como a Camino Rivadavia. Afirman que se licitó la obra completa pero ahora hay voluntad política para hacer una etapa. Es decir, hay decisión política de hacer la primera sección (hasta Avenida del Petróleo) en el corto plazo. Una vez avanzada esta etapa constructiva, se trabajará en el diseño del proyecto de la segunda sección, que probablemente sea en el mediano plazo.

18) También se dialogó acerca de la preocupación de los vecinos por los **ductos** y las **esferas de gas**, próximos a la obra prevista para hacer la Prolongación de la Autopista. DNV responde que no se afectan, y que hay interferencias que están contempladas y eso se ha trabajado por los carriles correspondientes con cada empresa. Expresan que “Vialidad antes de hacer cualquier obra manda nota a cada una de las empresas con las cuales puede tener una interferencia, posibles riesgos y comienza un intercambio de planos. Sin embargo, no podemos solucionar el problema de ordenamiento territorial al vecino que vive ahí. Es una obra que encaja ahí justo, la hicieron encajar lo más justo posible. No tenemos muchas más posibilidades”. Esta Agenda Científica sostiene que es necesario requerir información a YPF acerca de las previsiones y los planes de contingencia ante potenciales incidentes que pudieran tener lugar con las esferas de gas. Conocer cómo evaluó YPF si la obra de la Autopista no adiciona riesgos, al riesgo propio de las esferas; por ejemplo si hubiera un choque importante en el tramo de Autopista próximo a las esferas de gas. Es oportuno considerar que YPF ya ha puesto en marcha con diversas instituciones y actores de la región el denominado PREIC Plan de Respuesta ante Emergencias con Impacto en la Comunidad, donde participan Defensa Civil de Ensenada y La Plata, SAME, Bomberos Voluntarios, Hospital Mario V. Larrain de Berisso, Hospital Horacio Cestino de Ensenada, SAME La Plata, Hospital El Dique, Hospital San Martín, Hospital Gutiérrez, Oxbow, Camuzzi, Bomberos de Ensenada, Petroken, Tec Plata, OPDS, Medio Ambiente de Ensenada, Subsecretaría de Gestión del Riesgo de La Plata y Consorcio Puerto La Plata. Este tema de las esferas de gas y los ductos, será elevado desde nuestra Agenda Científica al PREIC para su consideración.

19) En cuanto a la posibilidad de realizar una **audiencia pública**, expresan que DNV no lo está descartando. De hecho, señalan que valoran el trabajo de esta Agenda Científica “porque ir a audiencia pública cuando tenés a toda la gente en contra por falta de información no es bueno. Por lo tanto ustedes son los intermediarios con la sociedad para lograr consensos. A mí me interesaría que sean ustedes los que lleven la relación con la sociedad más que nada porque no tenemos casi tiempo para dedicar”. Los presentes señalan que están considerando la audiencia pública pero que también entienden que la misma, como mecanismo de participación ciudadana, en realidad no permite el diálogo. La audiencia pública es el instrumento de participación ciudadana contemplado

por la legislación provincial, aunque no resulta perfecto por cuanto no permite el diálogo. Manifiestan desde DNV que el tipo de reuniones que lleva a cabo este grupo de trabajo, permite intercambiar opiniones, lograr consensos y enriquecer el proyecto. Desde nuestra Agenda Científica expresamos que al menos mediante una Audiencia pública podrían documentarse las posiciones de más ciudadanos ante el tema. Con ese registro y un posterior análisis, la DNV podrá disponer de más argumentos y elementos de análisis para realizar eventuales modificaciones y/o mejoras al Proyecto de obra.

20) Por último, se debate acerca de la **forma de comunicación** más conveniente en el estado de situación en que se encuentra este proyecto. Considerando que el presupuesto ha sido aprobado en Noviembre 2017 en el Congreso Nacional y que hay un desconocimiento generalizado de los 800.000 habitantes de La Plata, Ensenada y Berisso acerca de la casi totalidad de las características de la obra, en esta Reunión Técnica se procuró avanzar en mecanismos de comunicación para aproximar la gente, la ciencia y las políticas públicas. Procurando rescatar registros, análisis y aportes de: a) las 12 Mesas de Trabajo donde se abordó este tema, b) ocho Reuniones Técnicas, c) sendas entrevistas a los Intendentes Dn. Mario Secco de Ensenada y Prof. Jorge Nedela de Berisso, y d) 85 reuniones de trabajo realizadas entre Abril de 2013 y Abril de 2018 por parte de este grupo de Investigación-Acción-Participativa, el balance generalizado es la preocupación por mejorar el diálogo entre instituciones, organizaciones, empresas y el sistema científico, así como reforzar la presencia de la mayoría de las instituciones invitadas a todas las Mesas de Trabajo, que en alta proporción no pudieron asistir.

Desde esta Agenda Científica y sus Mesas “multiactores”, y de carácter permanente (mensuales) entendemos que necesitamos una herramienta en donde se respete, donde se escuche, donde se pueda co-construir una estrategia común entre la ciencia, la gente y los funcionarios públicos. En las Mesas de Trabajo Octava, Novena, Undécima, Decimocuarta, Decimosexta y Decimoséptima se expuso la necesidad de armar una estrategia, y se presentó en los balances de dichas Mesas la posibilidad de llevar adelante una **Audiencia Pública innovadora**. Nos comentaron que legalmente las únicas acciones que se pueden realizar son la Audiencia Pública o una Consulta Ciudadana, siendo esta algo más informal pero queda asimismo documentada. Esta última, es para un consenso intermedio, para despejar dudas y evitar la desinformación. Asimismo nuestra Agenda Científica solicita comunicarse con el Área Institucional de DNV dedicada a las Relaciones con la Comunidad, con el objeto de ir acercando las distintas partes.

Al cierre de la Reunión Técnica, DNV se compromete a hablar con su área institucional para ver qué figura conviene, qué forma de comunicación conviene con los vecinos; y esta Agenda Científica hará lo propio con los interlocutores de la Defensoría del Pueblo, con el mismo objetivo.

De común acuerdo se postula que si se va a incursionar en un nuevo método hay que validarlo legalmente: para generar algo que no existe, un método de comunicación que sea inclusivo y permita el diálogo.

IdIHCS UNLP-CONICET, La Plata, 18 de Abril de 2018”

Anexo 3

- a) Consideraciones generales del EIA,**
- b) Consideraciones relacionadas con el equipo que realizó el EIA**
- c) Consideraciones relacionadas con contenidos de dicho Estudio**

Informe emergente del análisis de la información disponible y de lo actuado por esta ACP y MTP entre 2016 y 2020.

Se da cuenta de insuficiencias y aspectos no contemplados en la legislación vigente: Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales N° 11.723

La Plata, 18 de Septiembre de 2020

a) Consideraciones generales del EIA

El territorio donde se prevé ejecutar la obra es una planicie querandina, con humedales de fragilidad ambiental extrema; asimismo tiene actualmente un alto grado de antropización y una notable diversidad en sus formas de ocupación y apropiación territorial en la micro escala; a diferencia de buena parte de los tramos por donde discurre la actual traza de la Autopista Ricardo Balbín en la nombrada planicie querandina de Ensenada, Berazategui y Quilmes, que registran reducidos grados de antropización.

A modo de consideración general se observa que no hay un desarrollo científico, ni técnico suficiente que profundice en la descripción, análisis, explicación, diagnóstico y evaluación necesarias en dichos temas -humedales querandinos y antropización- en el área objeto de estudio que ofrezcan argumentos sólidos para elaborar la propuesta consignada en dicho EIA. Esta circunstancia es coherente al realizar un análisis somero del perfil de profesionales participantes del Estudio, así como en el contenido del informe y en la insuficiente presencia de fuentes

bibliográficas de origen científico. Entre las 15 fuentes citadas en folio 297, algunas son técnicas, pertenecientes a organismos públicos, mientras que otras son científicas.

Un EIA de este impacto, envergadura, riesgo y naturaleza debe necesariamente realizar una descripción, diagnóstico, explicación, interpretación, evaluación y articulación del “*ASPECTO FÍSICO*” (folios 91-100), el “*MEDIO BIÓTICO*” (folios 100-106) y el “*MEDIO ANTRÓPICO*” (folios 107-136). Un encadenamiento lógico y coherente del EIA conduciría a suponer que los “*ASPECTOS INTEGRADOS DEL MEDIO AMBIENTE*” (folios 136-149) y la “*SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL E IDENTIFICACIÓN DE PASIVOS AMBIENTALES*” (folio 149-155) emergentes del diagnóstico que obra entre folios 91 y 136. Como se expone en el ítem (c) no existen articulaciones suficientes que relacionen medio físico, biótico y antrópico con los mencionados aspectos integrados del medio ambiente, ni con la situación ambiental.

A título ilustrativo se reproduce el esquema de contenidos del Medio Antrópico donde se observa un análisis insuficiente -y ausente en muchos ítems- de todo el EIA habida cuenta del grado de antropización y el impacto en este humedal de elevada fragilidad ambiental objeto del cometido.

“4.3 <i>MEDIO ANTRÓPICO</i>	107
4.4 <i>MEDIO SOCIO ECONÓMICO Y CULTURAL</i>	107
4.4.1 <i>Antecedentes</i>	
.....	113
4.4.2 <i>Población</i>	116
4.4.3 <i>Transporte y Comunicaciones</i>	117
4.4.3.1 <i>Transporte</i>	
<i>Terrestre</i>	117
4.4.3.2 <i>Transporte ferroviario</i>	120
4.4.3.3 <i>Transporte Aéreo</i>	121
4.4.3.4 <i>Transporte Marítimo y Fluvial</i>	121
4.4.4 <i>Proceso de Desarrollo Económico (Estructura Productiva)</i>	
.....	124
4.4.4.1 <i>Sector Primario</i>	124
4.4.4.2 <i>Caracterización de los Sectores Secundario y</i>	
<i>Terciario</i>	127
4.4.4.3 <i>Sector Secundario</i>	128
4.4.4.4 <i>Sector Terciario</i>	129
4.4.5 <i>Calidad de Vida</i>	132
4.4.5.1 <i>Vivienda</i>	132

4.4.6 Patrimonio cultural.....	133
4.4.7 Salud.....	135
4.4.8 Educación.....	136
4.4.9 Comunidades Indígenas:.....	136
4.4.9.1 Patrimonio Arqueológico.....	136”

De todos los ítems aquí citados no existe articulación con sostén científico ni técnico suficiente que deriven en los aspectos consignados entre los folios 136 a 155.

Entre la numerosa producción científica existente en estos temas son de ineludible consideración y análisis un buen número de investigaciones geológicas, edafológicas, hidrológicas, ecológicas, ambientales, sociales, territoriales y urbanísticas realizadas sobre el área de estudio; cabe citar los trabajos de Mario Teruggi, Dino Cappannini, Victor Mauriño, Raúl Ringuelet, Julio Morosi y Alicia Ronco, así como publicaciones de al menos una veintena de actuales investigadores del CONICET, la CICPBA y la UNLP. En el EIA sólo se cita la publicación de Cappannini y Mauriño.

Por lo tanto en términos generales se considera que la naturaleza, escala, envergadura e impacto del tema del presente EIA demanda como mínimo: a) la participación de profesionales idóneos en disciplinas científicas ausentes en el presente Estudio, b) el análisis científico y técnico de aspectos no contemplados tal como se expone en la parte c del presente informe, y c) una participación real y efectiva de al menos una muestra representativa de la población involucrada en el área de estudio.

b) Consideraciones relacionadas con el equipo que realizó el estudio

Según informa el EIA en su folio 22 el equipo que realizó dicho estudio está formado por los siguientes profesionales:

- *“Mariana Inés TESTONI, Doctora en Ciencias Naturales a cargo de la Coordinación del Estudio*
- *Claudia PEROLINI, Ingeniera a cargo del Diseño y Cómputos*
- *Fernando LINARES, Ingeniero Agrónomo a cargo de Espacios Verdes y Forestación*
- *Julieta CARRICA, Arquitecta, a cargo de los aspectos de urbanismo*

- *Sebastián DIAZ, Ingeniero a cargo de accesos*
- *Gustavo BELLINI, Agrimensor a cargo de los estudios topográficos y de relevamiento*
- *Victor C. TESTONI, geólogo encargado de los aspectos geotécnicos y suelos*
- *Eduardo SAL LLARGUES, Ing. Hidráulico a cargo de los aspectos hidráulicos*
- *Rubén NARANJO, ingeniero ambiental a cargo del análisis de pasivos ambientales y saneamiento”*

La Directora del EIA es Doctora en Ciencias Naturales y Licenciada en Antropología. Presentó su tesis doctoral con el título “*Mecanismos de acción genotóxica de los metales pesados y la estreptonigrina en células eucariotas*” la cual está publicada en el Repositorio Institucional de la UNLP con el siguiente link <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/4544> . No hemos encontrado en internet CV de la Dra. Testoni. Con referencia a su producción científica solamente hemos identificado el siguiente trabajo “*Vías de comunicación y conectividad biológica. Experiencia en Argentina*” presentado en el Pre-XVII Congreso Argentino en noviembre de 2014.

La Dra. Testoni es Directora de *CADIASA Consultores Argentinos Asociados S. A. Ingeniería y Medio Ambiente*, una empresa dedicada en mayor medida a la Ingeniería que al Medio Ambiente, deducción que surge del equipo de trabajo, el cual comprende 18 áreas. “*Área Proyectos; Área Suelos y Materiales; Área Estudios Ambientales; Área Control de Calidad; Área Estudios Hidráulicos; Área Cómputos Métricos y Certificaciones; Área Diseño Geométrico e Intersecciones; Área Relevamientos de Campaña; Área Mensuras; Área Puentes y Estructuras; Área Supervisiones de Obra; Área Seguridad e Higiene; Área Trazado – Obra básica; Área Planificación; Área Plantas y Procesos; Área Recursos Humanos, Área Sistemas, Área Secretaría*”. <http://cadiasa.com.ar/index.php/empresa/equipo-de-trabajo/> Seis de los nueve integrantes mencionados en folio 22 están presentes en el Equipo de Trabajo de CADIASA citado en el link.

En dichas áreas participan 36 personas. Entre las 18 áreas citadas no existe ninguna referida específicamente al Medio Antrópico, ni al Medio Económico y Social, tampoco a la sociedad ni a los grupos sociales que habitan en los territorios donde se realizan las obras de ingeniería. Suponer que el “*Área Estudios Ambientales*” aglutina todos los análisis y evaluaciones relacionados con la articulación entre aspectos antrópicos y los denominados aspectos integrados del medio ambiente tales como formas de ocupación y apropiación territorial, sistemas de objetos y sistemas de acciones, acontecimientos en tiempo-espacio representativos de procesos, lo local, lo meso y lo global en relaciones de poder, racionalidades sociales, económicas y político-institucionales, representaciones y percepciones sociales de los grupos humanos que habitan en los territorios impactados por obras como la que nos ocupa y muchos otros aspectos emergentes, nos conduce a la certeza que en dicha área al menos debería contar con profesionales idóneos en disciplinas

científicas hoy ausentes en este EIA. Este aspecto es una de las máximas debilidades del trabajo realizado.

Los temas hidráulicos e hidrológicos son en este EIA de notable significación. En el caso del Ing. Hidráulico Eduardo Sal Llargués, no hemos encontrado su CV disponible en internet. Solamente hemos ubicado su número de matrícula (154) y una colaboración en la tesis “*Efectos del futuro aprovechamiento multipropósito Portezuelo del Viento sobre la operación del embalse Casa de Piedra*” disponible en el Repositorio Institucional de la UNLP a través del siguiente link

<http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/88354>. Así como dos notas periodísticas en los siguientes links:

<https://www.25digital.com.ar/index.php/2019/12/13/el-consejo-del-salado-que-preside-larranaga-re-corrio-las-obras-de-dragado/>

<https://www.cadenanueve.com/2012/09/15/en-bragado-los-productores-consultaron-a-un-experto-por-las-inundaciones/>

En términos generales, en relación al equipo integrante del EIA se observa la ausencia y/o insuficiencia de profesionales idóneos en temas tales como geográficos, históricos, sociológicos, biológicos, ecológicos, politológicos, en derecho, economía social, trabajo social y comunicación social. Si bien la directora del EIA es Licenciada en Antropología los temas referidos a esta disciplina, de notable importancia propios de una zona con elevados grados de antropización casi no están presentes en todo el EIA. El caso de la disciplina científica ingeniería hidráulica se estima debió registrar una presencia más significativa, habida cuenta de los notables riesgos que supone hacer una obra en medio de un humedal altamente antropizado.

c) Consideraciones relacionadas con contenidos de EIA

1) Obras viales transversales a flujos hídricos en humedales

En el folio 149 se consigna: “*La situación ambiental actual de casi toda la zona por donde transcurre la traza se puede definir como de regular a mala*”. Tratándose de una planicie querandina de muy elevada fragilidad ambiental, en esta afirmación del folio 149 no se menciona ningún estudio técnico ni científico que la avale. No hay parámetros técnicos ni científicos que respalden la calificación “*de regular a mala*”.

Asimismo no se observa en las 333 páginas del EIA, publicadas por OPDS, ningún análisis ni explicación técnica, ni científica de antecedentes de obras viales realizadas en el mundo con estas

características en territorios de esta naturaleza. Es necesario considerar que el riesgo de concreción de estas obras es muy alto. Por lo tanto, se estima necesario investigar previamente otras iniciativas ya existentes realizadas y resueltas ingenierilmente con acuerdo de las comunidades involucradas antes de encarar una obra de este riesgo y naturaleza. Los costos económicos son muy elevados si se decide preservar el ambiente y los grupos sociales vecinos inmediatos a la obra propuesta.

Algunos de los estudios hidráulicos incluidos en el EIA no tienen firma. Presentan metodologías de cálculo y verificación con antigüedad mayor a seis décadas. Las recurrencias de los eventos que consideran son bajas, si consideramos eventos extremos similares al del 2 de abril de 2013. Si bien en el folio 72 se consigna: “...*teniendo en cuenta los daños y secuelas en la población de la ciudad de La Plata que dejó la última inundación del 3 de abril de 2013 se prolongó el viaducto hasta la intersección con la Av. Del Petróleo. Por lo que el viaducto es proyectado desde Pr. 3+168.86 a Pr. 4+188.86*”. No se especifican suficientemente los criterios ni argumentos que validen lo consignado en el folio 72. Se confunde la fecha de la inundación.

En el folio 82 dice: “*El estudio incluye básicamente la simulación del funcionamiento de toda la cuenca para eventos de distinta magnitud, mediante un modelo matemático capaz de reproducir el funcionamiento real del sistema.*” Después de lo ocurrido en nuestra región en las últimas décadas, es necesario que se realicen simulaciones de eventos extremos incluyendo como mínimo, manchas de profundidad de inundación o mapas de peligrosidad. Es necesario que la afirmación citada en folio 82 sea explicitada de manera completa con recursos cartográficos, matemáticos y estadísticos como mínimo. También es necesario fundamentar el porqué de la elección del modelo matemático seleccionado frente a otros modelos: el riesgo de desastre es muy elevado. Este ítem se retoma al referirnos al Marco del Sendai.

Es altamente probable que la única solución para construir la prolongación de dicha Autopista sea hacerla sin terraplén para no crear un dique transversal al escurrimiento en una zona de bañados y humedales en un franco proceso de antropización particularmente desde 1879, tema que ni siquiera se describe, analiza, ni explica en el EIA. La hipótesis de solución mediante un viaducto sobre-elevado no es expuesta con casos en otros lugares del mundo, ni tampoco se analiza fehacientemente en el presente EIA su posibilidad de realización. Aún así una investigación ad hoc sobre el tema tampoco estaría garantizando 100% la viabilidad y factibilidad de la opción en viaducto.

2. Desagües de la Cuenca del Arroyo Zoológico y de los canales del Puerto (Conclusión, Este y Oeste).

En relación con la circulación de las aguas por dicha Cuenca y los Canales mencionados el Estudio de Impacto Ambiental no da cuenta de un análisis histórico, ni de las condiciones hidrológicas actuales en jornadas de lluvias extremas.

En el apartado 2.3.3.2 *Verificación del Alcantarillado por Tramos* (folios 82 al 86) no menciona ni analiza el tramo 4, que corresponde al Arroyo Zoológico. Es asombroso que al referir a las obras de alcantarillado, se obvie el tramo 4 perteneciente a la Cuenca del Arroyo Zoológico. No existe su tratamiento, sí en cambio los concernientes a los tramos 1, 2, 3, 5 y 6, incluida la tabla síntesis en el folio 86. Habida cuenta que la Cuenca del Arroyo Zoológico continúa su desagüe natural al Río de la Plata mediante los Canales del Puerto construidos en 1890, es necesario que el EIA incorpore un análisis profundo y concienzudo de este tramo el cual registra un elevado grado de antropización. Para reforzar en mayor medida esta debilidad, dichas condiciones del medio económico y social no han sido analizadas. En los últimos folios del texto publicado por OPDS se consigna un informe hidráulico sin fecha argumentando que “...no interfiere con la obra del proyecto”.

En 2017 la DPH Dirección Provincial de Hidráulica informa a la ACP que las obras proyectadas y ejecutadas en la Cuenca del Arroyo Zoológico no continuaron en la prolongación natural del flujo de aguas en los canales del Puerto.

En 2018 la DNV Dirección Nacional de Vialidad informa a la ACP “... que los canales hace muchos años no son navegables. Consignan que la navegabilidad de los Canales del Puerto exceden a lo que es la obra vial propiamente dicha y que las obras que durante décadas se fueron realizando, no son resorte institucional de la DNV, sino de otras reparticiones públicas”. Más allá de las condiciones de no navegabilidad expuestas por la DNV es necesario que la hipótesis de realización de la obra contemplen la no inundabilidad de los barrios del escalón comprendido entre la alta y la baja terraza.

En las páginas 1 a 19 del anexo 5.2. *Informe Hidráulico Descripción de la Geomorfología del Área y Cuencas de Aporte* coincidentes con los folios no numerados de (299 al 333) se agrega, sin fecha, este informe hidráulico posterior al Estudio de Impacto Ambiental. Consigna en la página 9 “*La subcuenca N° 7, correspondiente al denominado Arroyo del Zoológico es un caso muy particular, pero que no interfiere con la obra en proyecto, puesto que su descarga se produce al Canal de Conclusión, en el tramo en que la obra vial se desarrolla en viaducto. Lo particular de la cuenca se observa en la división que se agregó, denominando al sector más alto de su cuenca natural, como 7 / 10c. La denominación se eligió para indicar que esa parte de la cuenca, que naturalmente (según las curvas de nivel) vierte hacia el Arroyo del Zoológico, está drenada por una obra de desagües muy antigua que cruza transversalmente la dirección de los escurrimientos y los transfiere*

mediante obras en túnel hacia la cuenca N° 10, con salida por Diagonal 79 y Avenida 66, a los canales laterales de la Avenida Río de La Plata.” Asimismo en la página 10 de 19 indica que: “La subcuenca N° 10 es única a los efectos del diseño de las obras de cruce de la autopista, ya que las tres partes en que se muestra (10a, 10b y 10c) convergen al mismo punto, antes del cruce de la nueva obra vial con la Avenida Río de La Plata, aunque en realidad, corresponden a cuencas naturalmente distintas. La 10a corresponde a la cuenca natural con eje en la Diagonal 79 hacia la intersección de las Avenidas 122 y 66, la 10b corresponde a una cuenca que se desarrolla con eje aproximadamente en la calle 76, y la 10c, es trasvasada desde la cuenca del Zoológico, como ya se mencionara.” A su vez, en la página 17 de 19 informa que “El tramo 5, incluye en su eventual cuenca de aportes, parte de la cuenca que naturalmente pertenece al Arroyo del Zoológico. En este caso, se asume que los desagües existentes transfieren la totalidad de este sector, lo que nuevamente corresponde a la hipótesis más desfavorable”

Por lo anterior y considerando que en la actualidad las condiciones de drenaje no son las óptimas, el presente EIA no especifica ni propone un mejoramiento en las condiciones de drenaje en el entorno, que emergen de la hipótesis de construcción de una obra sobre terraplén.

En el caso de los desagües de la Cuenca del Arroyo Zoológico y de los Canales del Puerto es necesario considerar la legislación que protege instalaciones portuarias y establece sanciones para quienes no cumplan con el dragado de accesos y de dársenas, nos referimos a la Ley 24.093 y el Decreto Reglamentario Puertos Nacionales 11184; así como la Ley Provincial 11.206 y el Decreto 817 sobre actividades portuarias.

3. La Ciudad de La Plata y el Puerto La Plata.

En el folio 109 se consigna: “...La ciudad de La Plata es reconocida por su trazado cuadrado perfecto con el «Eje Histórico»; al igual que el diseño sobresaliente de las diagonales que lo cruzan formando rombos dentro de su contorno, bosques y plazas colocadas con exactitud cada seis cuadras. Es el centro administrativo de la provincia, sede universitaria y se encuentra próxima a las instalaciones del complejo portuario-industrial y de la zona franca de Ensenada, desde donde parten buques de gran calado, en especial petroleros”.

La ciudad de La Plata nació en 1882 y el Puerto La Plata en 1890. Ambos fueron concebidos, planificados, diseñados y construidos en base a un eje transversal al río de la Plata comprendiendo sucesivamente desde el Noreste al Suroeste: la primera etapa del Puerto, la segunda etapa del Puerto comprendida entre los Canales Este, de Conclusión y Oeste, el Paseo del Bosque de la Ciudad de La Plata, el Eje Cívico Monumental, el Damero Fundacional, así como los espacios destinados a

Hornos, Quintas y Chacras. No se hace referencia bibliográfica alguna a estos antecedentes. Asimismo los contenidos referidos a este tema en las 333 páginas del informe publicado recientemente por OPDS son insuficientes. En el Archivo Histórico Provincial está disponible un buen número de publicaciones que dan cuenta científica e históricamente de estos aspectos. También en las historias locales de Ensenada y Berisso escritas por Carlos Asnaghi y Horacio Urbanski hay información útil muy valiosa la cual no ha sido considerada.

La obra propuesta en el EIA atraviesa y parte en dos a este eje transversal fundacional, tanto urbano, como portuario. Esta situación es ignorada en todo el EIA.

4. Conocimiento de las formas de ocupación y apropiación territorial en la micro escala.

Cuando la norma refiere al análisis del medio antrópico, el medio económico y social y su posterior integración a una perspectiva ambiental en vistas a fundamentar, por ejemplo, la propuesta de una obra vial como en este caso, es menester dar cuenta de una coherencia en los contenidos y en la construcción de los argumentos que validen o desechen tal o cual propuesta. En el presente EIA ello no existe.

A título ilustrativo, en el folio 156 se consigna lo siguiente: “...Si se analizan las imágenes google de la zona de emplazamiento del proyecto, se puede observar que con el paso del tiempo, la situación de falta de espacio para infraestructura vial es cada vez más crítica, no existiendo alternativas físicas (es decir, en el espacio) para plantear una vía de comunicación rápida y segura, a no ser trazas totalmente en viaducto que tendrían que tener una altura tan considerable que su costo y construcción podrían considerarse prácticamente inviables frente a la solución planteada en el presente proyecto”. Más allá de la nula referencia a formas de ocupación y apropiación territorial en la micro escala en los diversos tramos de la obra proyectada así como sus impactos negativos, se menciona como inviable la alternativa en viaducto.

En el folio 151 dice: “En la zona de influencia del Proyecto se han detectado algunos proyectos que podrían tener injerencia en el comportamiento del sector:

- *Entubamiento y sistematización de los Arroyos (La Fama y doña Flora, por ejemplo)*
- *La desaparición de la vegetación de ribera (por rectificaciones u otras obras hidráulicas)*
- *Los rellenos de zonas bajas ya mencionados*
- *La presencia del Terraplén Costero en Berisso*
- *La presencia de basurales y depósitos de escombros*
- *Desagües y canalizaciones obturadas o deficientes.*

La presencia de terraplenes de vías de comunicación con permeabilidad hidráulica deficiente. Esta afectación hidráulica puede considerarse un pasivo ambiental existente. Es de destacar que se está encarando un estudio hidráulico del Bañado del Maldonado". Ninguno de los proyectos y obras citadas en el folio 151 consigna fuentes institucionales, citas bibliográficas, ni aporta un conocimiento suficiente en relación a cada una de las formas de ocupación y apropiación territorial que atravesaría la obra. No se verifica articulación entre fases diagnósticas y propositivas del EIA.

En la totalidad del EIA es alarmante el grado de desconocimiento del territorio en la micro escala. nos referimos a la descripción, el análisis y la interpretación de patrones de ocupación y apropiación territorial en la pequeña escala, entre ellos barrios consolidados, en consolidación, en expansión, conjuntos de viviendas, asentamientos precarios, equipamientos sanitarios, educativos, recreativos, industrias de NCA 1, 2 y 3, actividades logísticas, portuarias, ganadería y la categoría denominada "sin usos reales del suelo aparentes" por mencionar algunos usos y patrones de ocupación.

A título ilustrativo seleccionamos un párrafo del folio 134 donde se consigna: *"El paisaje que rodea al proyecto se encuentra profundamente antropizado hasta la zona del Bañado del Maldonado. Ensenada y Berisso han sido localidades con una identidad productiva vinculada al puerto y al Río, que debería ponerse en valor tal como están impulsando los municipios (un ejemplo es la restauración del Puente Giratorio y de varios edificios emblemáticos en Ensenada). Se cuenta con datos e información obtenida de los mismos acerca de estos emprendimientos. En la siguiente imagen se destacan los aspectos naturales y sociales puestos en relieve por la Municipalidad de Ensenada: el proyecto afecta al Parque Martín Rodríguez y al Canal de Enlace en la intersección con el Canal Este."* El grado de profundización de este párrafo, como de muchos otros presentes en el EIA, se condice con la insuficiencia en la pertinencia del análisis de los lugares o micro-territorios inmediatos -en un buffer de 200 o 300 metros- a ambos lados de la traza propuesta. Existen métodos y técnicas útiles para el análisis de estas cuestiones. Citamos más adelante una investigación de Frediani, Rodríguez Traducci y Cortizo al respecto.

Con referencia a las diversas formas de antropización no se mencionan fuentes bibliográficas antecedentes, ni análisis pertinentes que den cuenta del heterogéneo y complejo proceso de organización territorial entre 1801 (nacimiento de Ensenada) y el presente, en el área de influencia donde se propone realizar la obra. En este sentido, las historias locales de Ensenada y Berisso escritas por Carlos Asnaghi y Horacio Urbanski aportan valiosos conocimientos tanto sobre este ítem como sobre la historia del Puerto La Plata.

Habida cuenta del elevado grado de antropización por donde se propone implementar la traza de la Autopista, es imperioso y necesario realizar las investigaciones pertinentes incorporando profesionales idóneos en, como mínimo, algunas de las disciplinas científicas con pertinencia en este tema.

5. Alternativas de traza.

En el folio 5 del EIA se consigna: *“El presente informe se basa en los siguientes lineamientos: Análisis de los Términos de Referencia de la Dirección Nacional de Vialidad y lo establecido en el MEGA II- Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales, 2008, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad...”*.

Asimismo, en el folio 156, el EIA consigna: *“El presente proyecto se ha licitado con un anteproyecto de referencia que es el mencionado en el Capítulo 1 y que fuera realizado por la Dirección Provincial de Vialidad de Buenos Aires. Por lo tanto, en esta instancia, las alternativas de proyecto no son referidas a variantes de trazado, sino que se vinculan con ajustes del trazado para adecuarlo a la situación existente actual y a algunas consideraciones de diseño”*.

Que en folio 156 el EIA argumente que la Dirección Provincial de Vialidad realizó una propuesta referida a una sola traza, no habilita a los autores a realizar el Estudio considerando una única traza, máxime cuando afirman en la metodología (folio 5) que el EIA se basa en los lineamientos de *“...lo establecido en el MEGA II- Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales, 2008”* el cual prevé incorporar la propuesta de alternativas de traza.

En la reunión técnica mantenida el 12 de Abril de 2018 en IdIHCS UNLP - CONICET funcionarios de DNV manifestaron desconocer la existencia de otras dos alternativas de traza. Es importante considerar que la Dirección Nacional de Vialidad incluye en el denominado *“Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de la DNV, MEGA II, 2008”* (páginas 114, 115 y 119) alternativas de trazas de rutas y/o autopistas.

Existen geoformas tales como la alta terraza, la baja terraza, el albardón o barranquilla costera y la zona aluvional investigados por el Dr Mario Teruggi y otros científicos de renombre mencionados parcialmente en el EIA. (Teruggi, M. E., & Imbellone, P. A. (1987). *Paleosuelos loéssicos superpuestos en el Pleistoceno superior-Holoceno de la región de la Plata. Provincia de Buenos Aires, Argentina. Ciencia del Suelo, 5(2), 175-188.*) En las alternativas de traza es menester investigar en profundidad no sólo estas geoformas sino los patrones de ocupación y apropiación

territorial del suelo. El PIO UNLP-CONICET “Gestión Integral del Territorio” realizó una investigación exhaustiva manzana por manzana y lote por lote de la totalidad del territorio impactado por el proyecto de este EIA con el Método *Stlocus* a cargo de las Doctoras Julieta Frediani, Daniela Cortizo y Rocío Rodríguez Tarducci, de UNLP y CONICET. Publicado en el libro de coedición UNLP - CONICET titulado: “*Transformar diálogos de saberes en diálogos de haceres*”.

Es necesario incorporar contenidos de geoformas y de lugares o patrones de ocupación y apropiación territorial en la futura evaluación de alternativas de trazas, citada en folio 5 y no analizada ni propuesta en el EIA. En síntesis, habida cuenta del elevado grado de impacto en el territorio objeto de la obra propuesta tanto por su condición de humedal como por su alto grado de antropización es necesario estudiar, analizar, investigar y proponer alternativas de traza en el presente caso. Este tema está directamente ausente del EIA.

Si bien no hay una legislación que consigne por escrito la obligatoriedad de estudio y análisis de hipótesis de tres trazas alternativas en el caso de obras viales, es un tema previsto no solo en el citado MEGA II, sino en la nueva Ley General del Ambiente, en la Ley de Glaciares y en el proyecto de Ley de Humedales. De hecho, de acuerdo a entrevistas realizadas con ex funcionarios y actuales empleados de la autoridad ambiental (OPDS) durante el quehacer en esta ACP y MTP se trata de un tema de notable importancia y significación, en la medida que constituye un humedal altamente antropizado desde 1882.

Entre las alternativas de traza, no solo es menester investigar modificaciones por donde se prevé puede discurrir la autopista, sino alternativas que contemplen la sobre-elevación en modalidad de viaducto. Estas últimas respuestas ingenieriles disminuyen o amortiguan los impactos en parques o bosques como el Martín Rodríguez, en manzanas con alto grado de ocupación residencial, como también en las condiciones de drenaje durante jornadas de precipitaciones fluviales copiosas. Sin embargo, no todas garantizan un buen resultado.

6. Obras hídricas propuestas: estudios realizados post inundación del 2 de abril de 2013.

6.1. Obras hídricas en los espacios urbanos de Ensenada y en el bañado de Ensenada.

DPH en 2017 y DNV en 2018 informan que realizaron mejoras a la propuesta técnica de 2014, considerando el impacto ocasionado por la inundación del 2 de abril de 2013. No obstante, se estima necesario realizar un estudio con mayor profundidad habida cuenta del riesgo de inundación, particularmente aguas arriba del tramo en terraplén proyectado para la obra de la Autopista.

6.2. Obras hídricas en los espacios urbanos de Berisso y en el Bañado Maldonado.

En 2017 DPH informa haber desaprobado el Estudio Hidráulico; encontrándose abocado a replanteos para mejorar la misma. Entre 2017 y el presente, esta ACP solicitó dicha información sin obtener respuesta.

Tanto en los espacios urbanos como en los bañados de los Municipios de Ensenada y Berisso es necesario realizar estudios técnicos en detalle aplicando metodologías actualizadas que a la vez incorporen los escenarios de riesgo de inundación no incluidos en el presente EIA, y aspectos incluidos en el ítem siguiente referido al Marco de Sendai.

7. El Marco de Sendai y la reducción de riesgos de desastres

En el folio 5 el EIA afirma que la metodología tiene un “*Encuadre dentro de la normativa legal nacional, provincial y municipal*”; sin embargo no tiene en cuenta suficientemente la reducción de riesgos de desastres, ni el Marco de Sendai. “*El objetivo del Marco de Sendai es evitar que se produzcan nuevos riesgos, la reducción del riesgo existente y reforzar la resiliencia, así como un conjunto de principios rectores, incluida la responsabilidad primordial de los Estados de prevenir y reducir el riesgo de desastres, y la participación de toda la sociedad y todas las instituciones del Estado.*” (URL:

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/vi-plataforma-regional-para-la-reduccion-de-riesgo-de-desastres>)

Asimismo en el informe PIO UNLP - CONICET 009 titulado “*Las inundaciones en La Plata, Berisso y Ensenada: Análisis de riesgos, estrategias de intervención. Hacia la construcción de un observatorio ambiental*” dirigido por la Dra. Alicia E. Ronco, se consigna: “*...Los conflictos hídricos en torno a las inundaciones son de naturaleza multicausal: aumentaron los registros de lluvia con 392,2 mm en 2013 y otros antecedentes de graves consecuencias en 2008 y 2002; la ocupación de áreas riesgosas como márgenes de arroyos, planicies de inundación y bañados o humedales por asentamientos humanos y rellenos asistemáticos; obras de drenaje que han sido diseñadas para intensidades de lluvia menores; superficie de suelo absorbente cada vez más restringida y, los efectos del cambio climático. Otro de los problemas importantes es la ocupación de los bañados de la planicie costera del Río de la Plata, que cumplen fundamentales funciones ecológicas y territoriales*”.

Siendo de fundamental importancia tanto lo expresado por el Marco de Sendai como los contenidos del informe PIO mencionado, aspectos de esta naturaleza no están presentes en el Estudio. En

páginas 1 a 19 del texto, coincidente con folio 299 y subsiguientes se agrega un informe con el ítem 5.2 referido a temas hidráulicos sin consignar fecha: se interpreta que ha sido efectuado entre 2014 y 2020. Es necesario que se haga lo propio con los temas aquí aludidos, como así también con otros temas faltantes y/o insuficientemente desarrollados en el EIA.

Más allá de las páginas 1 a 19 consignadas a posteriori del EIA propiamente dicho, no hemos identificado ninguna referencia, ni trabajo científico-técnico que permita prever las consecuencias de la obra a realizarse sobre terraplenes, en la medida que va a impedir el paso de agua de lluvia en jornadas de precipitaciones copiosas, multiplicando los riesgos de inundación. En síntesis, las funciones ecológicas, biológicas e hidrológicas de los humedales de Ensenada y Berisso, como también de las localidades y barrios asentados en el escalón entre la alta y baja terraza, no han sido suficientemente analizados en relación con el impacto que pudiera ocasionar la obra propuesta en dicho estudio.

8. Parque Gobernador Martín Rodríguez: aspectos legales y aspectos ecológicos.

Antes de referirnos a la situación legal actual es oportuno conocer las Ordenanzas Municipales referidas parcial o totalmente a este Parque.

- *Ordenanza Municipal 1829/95.* Declara Áreas Naturales Protegidas a la Costa del Río de la Plata y sus Canales el Parque Martín Rodríguez y la Selva Marginal, de nuestro Distrito. Modificado por Ord. 2051/97.
- *Ordenanza Municipal 2574/00.* El Departamento Ejecutivo deberá elaborar (l) una propuesta para el desarrollo, saneamiento y recuperación arbórea del Parque Martín Rodríguez, en virtud de los fundamentos de la Presente y a los efectos de ser tratado en el próximo Período Legislativo.
- *Ordenanza Municipal 4234/16.* Por esta se deroga la Ordenanza 1829/95. De manera tal que se deja sin protección al área que se encontraba por ella preservada. (Entre otros, el Parque Martín Rodríguez).

Habiendo realizado las demandas por parte de abogados se logró por una parte suspender la continuación de todo avance de la obra individualizada como proyecto “Autopista Dr. Ricardo Balbín. Tramo: Distribuidor Ensenada- Emp. R.P. n° 11. Sección I: Distribuidor Ensenada- Av. Del Petróleo y Acceso Portuario Camino Rivadavia. Sección II: Av. Del Petróleo – Emp. R.P. n° 11” hasta tanto se encuentre debidamente garantizada la información pública concreta y acabada a la comunidad implicada en el proyecto, así como la participación ciudadana a través de los mecanismos pertinentes. La Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires SCBA resolvió en la misma línea anterior decretar la suspensión hasta tanto se dicte sentencia definitiva los efectos de la

ordenanza 4234/16 de la Municipalidad de Ensenada. De esta manera retoma vigencia la Ordenanza 1829/95, por la cual se impide toda obra en el parque.

La causa de la Universidad Nacional de La Plata UNLP tiene como objetivo que se declare la inconstitucionalidad de la Ordenanza N° 4234/16 por vulnerar el art. 28 de la Constitución Provincial. Asimismo, que se ordene al Municipio de Ensenada restituir la protección ambiental del Parque Gobernador Martín Rodríguez, restableciendo la vigencia de la ordenanza N° 1829/95.

Además, se pidió que se declare la nulidad de la Resolución OPDS N° 188/14 del 30 de Julio de 2014, que declaró ambientalmente apto el Proyecto de Obra denominada “Autopista Dr. Ricardo Balbín. Tramo: Distribuidor Ensenada- Emp. R.P. n° 11. Sección I: Distribuidor Ensenada- Av. Del Petróleo y Acceso Portuario Camino Rivadavia. Sección II: Av. Del Petróleo – Emp. R.P. n° 11”.- También involucra la inconstitucionalidad de la Ordenanza Municipal N° 4237/2016, por motivos similares a los anteriores.

En relación con el impacto del desmonte de 930 árboles sobre la flora y la fauna, el impacto sobre el suelo y el ciclo hidrológico, el impacto sobre la tasa de fijación de Carbono y la producción de Oxígeno y el impacto sobre las funciones de depuración del aire nuestra ACP solicitó respuesta en 2018 a la DNV la cual consta en el Anexo 2, aunque de manera parcial. En 2018 DNV informa a la ACP “...que si bien en un primer momento del proyecto se estableció que la compensación sería de 3 árboles por cada 1 que se deforestara, actualmente está decidido que la proporción será de 5 a 1. Al momento, según el inspector de obra se han deforestado 480 árboles, sin embargo la estimación de máxima oscila entre 900 y 1000 árboles a deforestar, lo que implica que la reforestación sería entre 4000 y 5000 árboles. La altura de los árboles será de entre 1,5 a 1,8 m”.

9. Hinterland y multimodalidad de transporte

En relación con el análisis del área de influencia, en folios 87 a 90 se plantea la determinación del área operativa del proyecto “3. *ÁREA DE INFLUENCIA 3.1 DETERMINACIÓN DEL ÁREA OPERATIVA DEL PROYECTO 3.2 DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA; 3.3 DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA*”. De lo expuesto en los folios de 87 a 90, no se explicita ninguna metodología ni técnica de cálculo para determinar las áreas de influencia mencionadas, ya sea el hinterland, el umland, ni otros criterios técnicos, ni científicos de identificación de coras, ni áreas de influencia.

Una de las macro variables más significativas participantes de investigaciones referidas a hinterland, coras y áreas de influencia refiere a las condiciones en materia de multimodalidad de

transporte. En relación con la accesibilidad al Puerto La Plata, la Zona Franca y otras zonas industriales, no se observa un análisis suficiente en cuanto a las alternativas de transporte ferroviario, barcazas, u otras, focalizándose el presente estudio exclusivamente en el transporte automotor. Se consigna en página 156: *“En caso de no realizarse el proyecto, la situación general de ambos municipios (Berisso y Ensenada), como así también el funcionamiento del Puerto de La Plata (hecho consumado) será crítica por problemas de accesibilidad y congestión de tránsito. Esto ha sido expuesto en la justificación del Proyecto, donde se consideran los TMDA actuales y proyectados con las obras ya terminadas y previstas en el Plan Director del Puerto de La Plata. Además, la expansión industrial también se verá restringida por estos problemas de accesibilidad ya que las arterias de ingreso al puerto perturbarán la salida de producción de estas industrias”*.

Además la falta de metodología de cálculo y evaluación de hinterland y temas afines, se suma un agravante. En el folio 120 al mencionar los tramos ferroviarios se ignora el trayecto del Ferrocarril Roca, que llega al Puerto La Plata, en Estación Río Santiago. *“La ciudad de La Plata está vinculada con la ciudad de Buenos Aires por el Ferrocarril General Roca, en este momento en manos del Estado Nacional. El Ferrocarril General Roca conecta la ciudad con gran parte de las localidades del sur del Gran Buenos Aires y con la ciudad de Buenos Aires.*

Línea General Roca. A través de diferentes ramales cubre los siguientes recorridos:

- *Plaza Constitución – Avellaneda – La Plata.*
- *Plaza Constitución – Avellaneda – Temperley – Cañuelas.*
- *Plaza Constitución – Avellaneda – Temperley – Alejandro Korn*
- *Plaza Constitución – Avellaneda – Berazategui – Bosques – Temperley – Plaza Constitución*
- *Temperley – Bosques”*

10. Impactos positivos e insuficiencia en la evaluación de algunos riesgos sociales y ambientales.

En folios 212 y 213 se consigna: *“Los impactos positivos son la propia justificación del Proyecto. Estos impactos son:*

- *Conectividad con el Puerto: incremento y desarrollo de la economía regional*
- *Mejora en las condiciones ambientales de los vecinos colindantes a la Av. 122: por disminución del tránsito pesado, menor exposición a ruidos y eliminación del peligro de exposición a sustancias peligrosas. Esto se hace más significativo en el predio universitario recientemente inaugurado, donde existirán mejores condiciones para su desarrollo.*
- *Mejora significativa en la seguridad tanto de usuarios de vehículos como en los peatones: principalmente en el Camino Rivadavia, donde se producen gran cantidad de accidentes,*

- *Colocación de 28 refugios peatonales*
- *Incorporación de 8.800 metros de veredas y otros tantos de bicisendas.*
- *Rampas para discapacitados*
- *Dársenas para paradas de colectivos.*
- *Menores tiempos de viaje*
- *Incremento en la calidad ambiental del aire en zonas urbanas y suburbanas por eliminación del ralenti de los vehículos, ya que al tratarse de una vía rápida y con control de accesos, no se producirán frenadas y aceleraciones que son las que incrementan la contaminación de origen vehicular.*
- *Mayores condiciones de accesibilidad a puntos de actividad económica y productiva*
- *Rápido acceso al CUCAIBA*
- *Incremento en el valor paisajista del entorno por forestaciones*
- *Extensión de los servicios ambientales que genera la vegetación ya que actualmente, excepto en el PMR, no existe una forestación asociada (esto es más significativo para la zona industrial que se extiende más allá del canal Este)*
- *Accesos seguros a las avenidas más importantes*
- *Desarrollo inducido: la presencia de la autopista generará un desarrollo a ambos lados, que si está acompañado con un Ordenamiento Territorial acorde, permitirá un mayor y mejor desarrollo de las tierras.*
- *Mejoras en la Iluminación*
- *Señalización completa (reglamentaria e inductora del cuidado del ambiente)*
- *Remediación de suelos contaminados (remediación de un pasivo ambiental) en zonas puntuales”.*

Un análisis de los 18 impactos positivos del EIA surge que al menos **cuatro aspectos** registran **insuficientes evaluaciones de riesgos sociales y ambientales** siendo necesario arbitrar los medios para dar respuestas como mínimo a medidas de amortiguación las cuales en los folios siguientes están, según los casos, ausentes o insuficientemente fundamentadas.

En resumen son los siguientes aspectos: a) **las esferas de gas de YPF ; b) los ductos próximos a las obras planificadas; c) las viviendas en el municipio de Ensenada próximas a la traza propuesta, y d) las viviendas en el municipio de Berisso próximas a la traza propuesta.**

- a) **Esferas de gas.** Desde 2017 la ACP y MTP dejó constancia que existe una investigación antecedente de la UNLP que refiere a los riesgos de estas esferas. (“*Evaluación de Riesgo Ambiental. El caso de las Actividades Industriales y Portuarias en el Partido de Ensenada Arqs. Evangelina Velazco, Isabel López y Néstor Bono. Facultad de Arquitectura y*

Urbanismo, UNLP. 2006 Disponible en el Repositorio Institucional UNLP

http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27065/Documento_completo.pdf?sequence=1)

Se sugirió oportunamente en el Expte 15183/17 estudiar la planificación de su traslado a un lugar menos riesgoso con y sin obra de la autopista, como también la búsqueda de los profesionales de nivel internacional, así como los más idóneos en el tema en la Argentina.

- b) **Ductos.** Si bien se consigna en el Estudio que se ha entrevistado a personal de YPF en folio 23 “*Curcio, Hector (Jefe de Ductos, Operaciones, Logística)*” el EIA no expone suficientemente ni en detalle la existencia de bajos niveles de riesgo en la microescala relacionados con la proximidad de ductos a la obra propuesta. Se estima oportuno en lo sucesivo explicitarlo con la fuente correspondiente.
- c) **Viviendas en Ensenada.** Desde el momento que no se investigó el territorio a pequeña escala, no hay ninguna referencia acerca del número de viviendas, tipo, ni características de los hogares localizados a 50, 100, 150, 200 y 300 metros de la obra proyectada en Ensenada. Tampoco en este EIA se hace referencia a ninguna encuesta o entrevista con vecinos próximos a la obra proyectada.
- d) **Viviendas en Berisso.** Si bien se realiza un análisis de los lotes ocupados con asentamientos informales situados entre Villa Argüello y Villa Nueva, ocurre en el área de influencia inmediata a la obra propuesta algo semejante a lo que acontece en Ensenada. Al no haber estudiado el territorio en la microescala, no hay referencias acerca del número de viviendas, tipo, ni características de los hogares localizados a 50, 100, 150, 200 y 300 metros de la obra proyectada en Berisso. Tampoco en este EIA se hace referencia a ninguna encuesta o entrevista con vecinos próximos a la obra proyectada. No se incluye un plan de reasentamiento de los habitantes que, según la propuesta de este EIA, deberán ser desalojados de sus viviendas, ni tampoco las alternativas de compensación previstas para los habitantes más impactados.