AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del Proyecto – "Línea F – Sistema Integrado de Movilidad"

Martes 18 de agosto de 2026

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

www.fundacionciudad.org.ar

¡Cómo no estar a favor de la construcción de subterráneos! Esta es la primera traza en más de dos décadas y la primera que no obliga a pasar por el microcentro.

Vengo a señalar que el Estudio sometido a esta Audiencia está incompleto en aspectos decisivos. Todo lo que sigue surge de la lectura del expediente.

Lo que el Documento no contiene:

Se menciona el Estudio de Demanda —SBASE, software VISUM, julio de 2025—, pero no está agregado.

Análisis de alternativas de trazado ni de emplazamiento de estaciones.

La única sección de alternativas compara métodos constructivos.

Se delega en la contratista lo que debería evaluarse hoy: pozos de ataque, rampas, galerías y obradores. Se dice que *"no serán evaluadas en el marco del presente EsIA"*.

De tres cocheras previstas, evalúa una.

El destino de la excavación

Son un millón cien mil metros cúbicos. Las tres alternativas de disposición son rellenos sobre el Río de la Plata: quince hectáreas en la desembocadura del Arroyo Medrano, veinticuatro frente a Aeroparque, cuarenta y ocho en Puerto Nuevo. Ochenta y siete hectáreas ganadas al río. El Estudio dice, textualmente, que *"no se incluyen en esta Evaluación de Impactos"*. Para la Constitución de la Ciudad y la Ley 2930 Plan Urbano Ambiental, las tierras Ribereñas deben ser Espacios Verdes de Uso Público. El relleno del Medrano se ubica, según el propio texto, en el punto más cercano del arroyo al río. ¿Qué evaluación hidráulica lo respalda, qué efectos tiene sobre el escurrimiento y el riesgo de inundación de la Cuenca, y quién evalúa de manera integrada la afectación de la ribera?

Dividir una obra para que ninguna parte requiera evaluación no es un método admisible.

El emplazamiento de las Estaciones

El Estudio fija dos criterios propios: ochocientos metros promedio entre estaciones, y que la combinación entre líneas no supere los cien metros de recorrido peatonal.

A la estación Pizzurno de la Línea F se le atribuye conexión con la estación Callao de la Línea D, que está a más de doscientos metros, el doble del propio límite.

La Línea H tiene una estación en Córdoba y otra en Santa Fe, a cuatrocientos metros. ¿Por qué no una estación en Córdoba, con la obra civil prevista en Santa Fe para cuando se construya la Línea G?

Hay dos saltos que no se explican: novecientos diecisiete metros entre Pueyrredón y el Parque Las Heras, en la Comuna más densa de la Ciudad, y mil quinientos ochenta y seis entre Constitución y Cochabamba.

El Patrimonio

Las bocas previstas afectan a Monumentos Históricos Nacionales: Jardín Botánico, ex Zoológico, Regimiento de Infantería Patricios y tres de las estaciones con las que la F combina —Congreso, Plaza Italia y Palermo—.

La Ley 12.665 exige que la Comisión Nacional de Monumentos intervenga *"con carácter previo y vinculante"* sobre toda intervención material en bienes protegidos. **Aquí no intervino**. Pedimos que sea condición previa al Certificado de Aptitud Ambiental. También las Comunas tienen que ser consultadas por la defensa del Patrimonio de Proximidad.

El Ruido

La línea de base mide entre sesenta y nueve y setenta y seis decibeles. El propio Estudio consigna que el setenta y seis por ciento de las posiciones medidas supera los límites máximos permisibles, antes de que empiece la obra. Pedimos que los monitoreos comprometidos sean públicos y las medidas de mitigación, exigibles y verificables.

Los Recursos

El Anexo de Presupuesto de AUSA 2025, publicado en el Boletín Oficial, admite que solo el cinco por ciento de lo recaudado en peajes va al fondo de ampliación de la red de subterráneos, mientras cerca del cincuenta y cinco por ciento —del orden de ciento catorce millones de dólares al año— se asigna a *"obras públicas encomendadas por el Gobierno de la Ciudad"*, sin pasar por la Legislatura. ¿Quién dijo que esas obras tenían prioridad? La Ley 670 previó tres líneas nuevas hace veinticinco años y no se construyó ninguna; la Línea H sigue incompleta en sus dos cabeceras; y esta misma Licitación acumula tres postergaciones por falta de financiamiento.

Estoy a favor de los subterráneos. Pero pedimos que el Certificado de Aptitud Ambiental no se otorgue sin el Estudio de Demanda, sin un análisis de Alternativas de Emplazamiento, sin la Evaluación de los Rellenos Costeros y sin la Intervención de los Organismos de Patrimonio, y de las Comunas y los vecinos que defienden su Patrimonio de Proximidad.

www.fundacionciudad.org.ar