AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del proyecto: “Helipuerto", a desarrollarse en el inmueble sito en Bouchard N° 601/603/683/685/693, Av. Eduardo Madero N° 616/636/694/698, Tucumán N° 15/35/45/97/99, Azotea (Distrito de Zonificación: 4), sobre una superficie total de 452,39 m^2, a nombre de CONDOMINIO BANCO DE SAN JUAN S.A. Y OTROS, CUIT N° 30717590755.

Jueves 5 de marzo de 2026

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

www.fundacionciudad.org.ar

Soy asidua participante en Audiencias Públicas del Poder Ejecutivo y la Legislatura. Nunca he encontrado tantos saltos temporales, faltantes e irregularidades. **No consta que se haya cumplido con los requisitos para la Convocatoria, según el Art. 44 de la Ley 6**.

Este Expediente, sin número en la Convocatoria, tiene un pecado original: la Autorización por Acto Administrativo 67 de un Ministerio de Planeamiento inexistente, en fecha no hábil, 1/1/2021, que aparece en el doc. 014 y se repite en muchos más.

01 - 23/7/24 -3 años después de la autorización alegada, el proponente Condominio Banco de San Juan y Otros con e-mail: info@grupopetersen.com.ar solicita Certificado de Aptitud Ambiental y Categorización.

04 –11/7/24 corresponde al Formulario Descripción de la Actividad: Helipuerto; Horario: lunes a viernes de 0 a 24hs. Área de Sensibilidad Acústica III. *Para una actividad ruidosa que se desarrollará todos los días y a cualquier hora, en el Informe de Impacto Acústico de Decibel Sudamericana de Consultora C.Y.G.O* “Se concluye que, los niveles de ruido en el ambiente exterior proyectados por el funcionamiento del helipuerto serían similares a los equivalentes del ruido de fondo medidos tanto para el horario diurno como nocturno”. “Debido al tipo particular de actividad, se recomienda realizar una nueva medición sonora, una vez que esté en funcionamiento”.

05- 5/6/24 Determinación de los mapas de ruido derivados de las operaciones en el Helipuerto “BUENOS AIRES *SKY HIGH*”. “Como conclusión general sobre el ruido generado exclusivamente por las operaciones de aeronaves en el helipuerto de referencia, podemos resaltar que los valores no difieren de los valores estándares generados para estos tipos de operaciones ya que, la mezcla de tráfico analizada cumple normativa (ambiental) acústica establecida a nivel internacional y nacional”. *¿Cómo se puede afirmar sin mediciones empíricas?*

09 - 24/7/2024 Hay plano del sitio donde, en Usos Adyacentes, hay un Centro Médico.

014 – 24/7/24 Con membrete de APRA, aparece la Solicitud del Condominio de **Registro de Actividades Catalogadas como potencialmente contaminantes por Ruido y Vibraciones** (RAC). Uso Helipuerto, Superficie 1.052 m^2. (Expedientes posteriores registran 452,93).

El doc. **015 – 1/12/2023** corresponde al Informe Ambiental *SKY HIGH* de la Lic. Soledad Merlo *(la misma persona que figura como técnica en el raro expediente 014 replicado varias veces)* y que aparece en la lista de participantes de hoy. En el Informe se dice que se elaboró para cumplir con toda la normativa ambiental de la CABA y de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

016- 24/7/24 Con membrete de APRA- Solicitud de Trámite Con Relevante Efecto. Inmueble catalogado; Actividad Helipuerto, Transporte; Profesional Soledad Merlo.

041- 8/10/24 - El proponente escribe: "las trayectorias de vuelo seleccionadas han sido meticulosamente diseñadas para garantizar la seguridad operacional en todas las fases del vuelo. Este enfoque riguroso ha sido validado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que ha aprobado estas rutas después de un exhaustivo análisis técnico." ***No hay constancia de esa validación***. La DGEA pide la Intervención de la DG de Áreas de Conservación y Restauración Ambiental.

042-16/10/2024, Contrariamente a lo que dice el proponente en los documentos 015 y 041, respecto al cumplimiento con la ANAC, La Dirección General de Evaluación Ambiental (DGEA) pide la "Autorización para Determinación de Conveniencia de la Localización" de la ANAC. Asimismo, se pide modificar las Trayectorias 1 y 2 en cercanía de la RECS, que solo pueden ser utilizadas en emergencias. Solicita la intervención de la DG de Conservación y Restauración Ambiental. Si se superan los 30 días para el cumplimiento se enviarán las actuaciones a guarda temporal.

071 – 22/1/2025 - Pase a archivo por no mediar impulso del administrado, firma DGEA
073- 14/7/2025 - El Presidente de APRA solicita el desarchivo.

En el doc. 080 del 16/7/2025 la DGEA, que tramita la categorización y posterior emisión del Certificado de Aptitud Ambiental, "reitera que para prosecución del trámite deberá presentar la Autorización de la ANAC". También que "sin perjuicio de lo expuesto, se cumple en informar que la actividad "7.4.6 Helipuerto" se encuentra categorizada como de Impacto Ambiental Con Relevante Efecto según lo establecido en el Artículo 13 de la Ley No 123, por lo que deberá ser **discutida en Audiencia Pública previo al otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental.** Asimismo, se reitera que, "para la prosecución del trámite se deberá presentar, dentro de los 30 días, la Autorización otorgada por la ANAC.

Con la información disponible, contradictoria e insuficiente no se acredita la Utilidad Pública; las mediciones acústicas no empíricas resultan insuficientes; los avales institucionales no aparecen completos; el argumento del ruido de fondo es inadmisible; los antecedentes internacionales van en sentido contrario en materia de helipuertos en azoteas céntricas y se sigue sin implementar la necesaria Evaluación Ambiental Estratégica incluida en la Ley 123, que no ha sido reglamentada. Adjunto información adicional y rechazo el Proyecto.

Otros que adjunto por falta de tiempo para leerlos

No consta que se haya cumplido con los requisitos para la Convocatoria, según el Art. 44 de la Ley 6.

www.fundacionciudad.org.ar

"El organismo de implementación debe publicitar la convocatoria a Audiencia Pública con una antelación no menor a veinte (20) días hábiles respecto de la fecha fijada para su realización y en espacio razonable, como mínimo en: a. Dos (2) de los diarios de mayor circulación en la Ciudad, en días diferentes durante como mínimo un (1) día a costa de la autoridad convocante. b. En el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante un periodo de dos (2) días. c. Cuatro (4) Medios Vecinales de la zona de la Ciudad acerca de la cual se debata la Audiencia Pública que cumplan con lo establecido por la Ley 2.587 # Medios Vecinales de Comunicación Social, a costa de la autoridad convocante. d. En la Emisora radial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a razón de un (1) minuto cada cuatro horas, durante un periodo de diez (10) días. e. En el canal de la Ciudad, a razón de un (1) minuto cada cuatro horas durante diez (10) días hábiles. f. En el sistema WAP de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, durante un período de cinco (5) días.

041- 8/10/24 – Cita completa: El proponente escribe: "las trayectorias de vuelo seleccionadas han sido meticulosamente diseñadas teniendo en cuenta la presencia de superficies libres de obstáculos, como edificios y antenas, para garantizar la seguridad operacional en todas las fases del vuelo. Este enfoque riguroso ha sido validado por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que ha aprobado estas rutas después de un exhaustivo análisis técnico." ***No hay constancia de esa validación***. La DGEA pide la Intervención de la DG de Áreas de Conservación y Restauración Ambiental.
La bajísima asistencia a esta AP lo prueba.
En los doc. 048, 049 y 50, 24/10/2024, se vuelca el mismo documento, repetido, la adecuación de las Trayectorias 1 y 2 de Aproximación y Despegue en un EsIA de 81 páginas.

"El funcionamiento del helipuerto facilitará la movilidad del personal que trabaje en el edificio, empresarios, inversores y ejecutivos". Los ejecutivos y el personal ¿trabajarán 8 o 10 días por mes?

En **0113** en el Formulario Indicadores de Valuación Ambiental se subvalora el impacto y se omite el renglón Riesgo

El doc**.0116** contiene los habituales *copy/paste* hablando de "vincular comunidades remotas con centros urbanos"; "rehabilitación del terreno, rellenar excavaciones" y "plantar vegetación", etc. En el punto 6. Arribos y Partidas se reconoce que "la operación de helicópteros puede tener afectaciones en la calidad del aire y el ruido", pero se minimiza la importancia "por la baja frecuencia que se espera", 8 o 10 vuelos mensuales de lunes a lunes, de 9 a 18, según el documento.

En el **0156** la Comisión Interfuncional de Habilitación Ambiental, manifiesta que "no efectúan observaciones al proyecto". *Me pregunto si lo han leído.*

www.fundacionciudad.org.ar

Andreína de Luca de Caraballo

El material enviado a los participantes, sin número de expediente, tiene múltiples irregularidades, tanto respecto de la Convocatoria a esta Audiencia Pública porque no hay prueba de que la Convocatoria se haya publicado en los dos diarios de mayor tirada, como lo exige la Ley 6 en su Art. 44.

Es inaudito el origen de la primera autorización, que fue concedida por un acto administrativo de un organismo inexistente, Ministerio de Planeamiento, en fecha 1 de enero de 2021, día feriado.

No consta la imprescindible autorización de la Autoridad Nacional de Aeronavegación Comercial (ANAC).

Aun creyendo que esta convocatoria es inválida, dejo mis reflexiones sobre la propuesta:

Es un emprendimiento de carácter privado y no cumple funciones sanitarias ni de emergencia.

No forma parte de un plan público de movilidad aérea, ni surge una justificación de utilidad pública.

Las mediciones de la evaluación acústica son insuficientes. No hay campaña extensa de medición empírica in situ.

Los índices utilizados (Lday y Lnight) son promedios anuales.

En el caso de helicópteros el impacto relevante no es el promedio anual, sino los picos de ruido.

La frecuencia intermitente y disruptiva es determinante. Diluir picos en promedios anuales minimiza artificialmente la percepción real.

www.fundacionciudad.org.ar

El estudio sugiere que el impacto adicional sería cercano al ruido existente.

Este razonamiento es técnicamente débil y jurídicamente inadmisible.

Si el ruido actual en el área excede límites establecidos por Ley 1540 y ya genera degradación ambiental, eso no habilita a incorporar nuevas fuentes emisoras.

No puede justificarse un nuevo impacto alegando que el entorno ya está deteriorado. Por el contrario el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debería resolver el ruido excesivo en el área.

El proyecto resulta inadecuado en el marco de una política pública de repoblamiento del microcentro. No hay evaluación ambiental estratégica incorporada en la Ley 123, porque no ha sido reglamentada.

En los documentos no aparece el dictamen de la Autoridad Nacional de Aeronavegación Comercial (ANAC).

En materia de seguridad aérea la autoridad competente es la ANAC. La Ciudad no puede suplir ese rol.

Desde el punto de vista urbano el riesgo cero no existe.

La densidad edilicia del microcentro agrava consecuencias potenciales.

La evacuación en caso de incidente es compleja.

La tendencia internacional es reducir operaciones en áreas densas, concentrarlas en instalaciones específicas y limitar usos no esenciales.

Los antecedentes internacionales van en sentido restrictivo, no expansivo.

En París, las operaciones han sido fuertemente reducidas y cuestionadas por el impacto en la calidad de vida de los vecinos.

La Ciudad promueve en sus comunicaciones el repoblamiento del microcentro, la mejora de calidad ambiental y la reducción de contaminación.

La instalación operativa de un helipuerto introduce una fuente intermitente de alto impacto que puede afectar la residencia permanente y generar conflicto con la estrategia urbana declarada.

Se trata de un emprendimiento privado cuya externalidad negativa es pública.

De acuerdo con lo dicho anteriormente, expreso mi rechazo al proyecto del Helipuerto en el Edificio República.

www.fundacionciudad.org.ar