AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del proyecto: "TAAM ETAPA I - SITIO PARA IMPLANTACIÓN DE OBRADOR", rubro según normativa vigente: OPyES6 "Ocupación o modificación de la costa y de las formaciones insulares que acrecieren natural o artificialmente en la porción del Río de la Plata de jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Riachuelo", bajo la titularidad de la Subsecretaría de Proyectos y Obras – Ministerio de Infraestructura, del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, CUIT N° 34-99903208-9

Viernes 6 de noviembre de 2026

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

www.fundacionciudad.org.ar

El texto oficial de la Convocatoria titula, bajo la Resolución 285-2026-GCBA-APRA, el objeto a tratar se nombra, únicamente, como: TAAM ETAPA 1 – SITIO PARA IMPLEMENTACIÓN DE OBRADOR. No se menciona en ninguna parte del encabezado y de su cuerpo principal las palabras **Arroyo Medrano**.

El empleo exclusivo del acrónimo técnico e interno "TAAM" priva, a la ciudadanía, del derecho a saber qué se va a tratar. Este diseño viola la Ley 6, que establece que la convocatoria debe indicar el objeto de la Audiencia de manera clara, taxativa y comprensible para asegurar la concurrencia ciudadana[1].

El **Plan Urbano Ambiental (Ley 2930)**, que «*constituye la ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*», se cita en la nómina de normativa, pero se omite lo más importante: **el art. 5.a.5, que exige «*políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata […] con definición de actividades a preservar, a promover y planes de manejo respectivos*», y el art. 9.c.6.e, que manda «*preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes*»**. El **informe técnico** de la obra **reconoce que el relleno «supera los límites costeros» de los predios adyacentes.**

Se transcribe el **art. 7.1.5 del Código Urbanístico (Ley 6.776)**: «*Las tierras que en el futuro se incorporen por accesión al territorio de la Ciudad a partir de la línea de costa, quedarán afectadas al Área Urbanización Parque*». Aun así, concluye que, «*tratándose de una obra de utilidad pública, no se formulan objeciones*». Según el Código Urbanístico (CUR) las áreas catalogadas como **UP** son destinadas fundamentalmente a espacios verdes, plazas, parques, parquización de uso público y acceso irrestricto con 85% de superficie absorbente. Las obras de utilidad pública mencionadas por el CUR para las UP son postas de seguridad y mantenimiento. No hay modo de justificar que un obrador, un túnel, un camino cementado y un pavimento sean usos complementarios de un parque.

[1] Viola asimismo el principio de Máxima Divulgación y Transparencia Activa Públicas, amparado en la Ley 104 de Acceso a la Información Pública y el Acuerdo de Escazú, que obliga al Estado a la publicación ambiental, en formatos claros y libres de tecnicismos.

Preocupa el modelo hídrico. El Estudio reconoce que el relleno «*modifica las condiciones de borde*» de la desembocadura y que hay que evitar el remanso. Sin embargo, no modela allí niveles con crecida y sudestada simultáneas: supone que no coinciden, aunque el mismo estudio cita que la frecuencia de sudestadas aumentó un 27 %. Los sedimentos se simulan «**sin descarga del Arroyo Medrano**». Tampoco se modela la descarga futura del túnel, que saldría justamente por este relleno. La escollera tiene cota +4,5 m IGN, calculada contra el máximo histórico de sudestada (3,86 m), sin escenarios de elevación del estuario.

El propio Estudio reconoce que el nivel del río subió unos 17 cm en el siglo XX y que las sudestadas aumentan, pero no incorpora esos escenarios al diseño de una obra que es permanente.

Adjunto la recomendación del **Consejo Asesor Externo del Plan de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático (Ley 3.871, art. 11, texto según Ley 6.598), que advierte sobre el aumento del nivel del mar y, en** consecuencia, del estuario. Resumo los mensajes claves:

- El mundo se aleja de las metas comprometidas en el Acuerdo de París;
- El Cambio Climático ya tiene efectos sobre ciudades costeras;
- El ascenso del mar es irreversible y afecta al Río de la Plata;
- La Ribera es un área de alto riesgo hídrico, donde debería evitarse la construcción de infraestructura;
- El avance con relleno sobre el Río de la Plata, aumenta el riesgo.

Se recomienda Desarrollar un Plan Integral para la Evaluación Ambiental Estratégica y el Ordenamiento Ambiental del contorno ribereño y se alerta respecto de nuevos rellenos que se acerquen a la Toma de Agua que abastece a la Ciudad y parte del Conurbano.

A lo dicho se suma el evento de El Niño en curso: el Servicio Meteorológico Nacional anticipó lluvias superiores a lo normal para octubre, noviembre y diciembre de 2026. Más sudestadas y mayores caudales de los ríos que desembocan en el estuario, elevan sus niveles.

Es fundamental que se modelen los niveles y el remanso en la desembocadura con crecida y sudestada simultáneas, incluyendo la descarga del túnel y escenarios climáticos futuros, y que Sistema Pluvial dé su conformidad técnica antes de aprobar, no después.

Que la escollera no se inicie sin garantizar la disponibilidad, la caracterización y la logística de transporte del suelo del relleno.

Que el túnel, su descarga y el relleno se evalúen juntos, o que el certificado del relleno quede condicionado a la aprobación del TAAM.

Que el destino de las 15 ha se fije ahora, por norma, como Urbanización Parque de acceso público, y que se requiera el dictamen del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Entre los muchos documentos enviados no está el EsIA del Túnel (2025), ni su Proyecto Ejecutivo, ni las respuestas de AySA y la ANPyN, ni la validación técnica de la DGPLU. Tomemos el tiempo necesario. Entre tanto el GCBA podrá tomar los argumentos volcados en esta Audiencia o explicar por qué no se tienen en cuenta, tal como lo dispone la Ley 6.

www.fundacionciudad.org.ar

Andreína de Luca de Caraballo

La convocatoria (Resolución 285-APRA-2026, publicada en el Boletín Oficial) define como objeto «la modificación del Certificado de Aptitud Ambiental (CAA) N° 19.576 por la incorporación del Proyecto: "TAAM ETAPA I - SITIO PARA IMPLANTACIÓN DE OBRADOR» rubro «Ocupación o modificación de la costa […] en la porción del río de la plata de jurisdicción de la Ciudad».

Ni la resolución, ni el sumario del Boletín Oficial mencionan las palabras «Medrano», «relleno» y «túnel», ni indican dónde está la obra; la sigla TAAM (Túnel Aliviador del Arroyo Medrano) no se explica.

La Ley 6 (art. 40, inc. b) exige que la convocatoria contenga «*una relación de su objeto*» (es decir la explicación muy clara de qué tema, proyecto de ley o tarifa que se va a tratar y debatir en dicha Audiencia).

El Art. 29 de la Constitución de la Ciudad dice que el Plan Urbano Ambiental (Ley 2930) «*constituye la ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas*».

El marco legal del Estudio la cita, pero solo para el camino de sirga.

Omite el art. 5.a.5, que exige «*políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata […] con definición de actividades a preservar, a promover y planes de manejo respectivos*».

Omite también el art. 9.c.6.e, que manda «preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes».

El informe técnico de la propia obra reconoce que el relleno «supera los límites costeros» de los predios adyacentes.

No se analizan alternativas de localización del obrador ni del relleno. El Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) los trata como «*presencia definitiva*».

El cronograma prevé 2 meses para los caminos y el obrador, 6 para la escollera y un relleno «*atado a la disponibilidad progresiva del suelo proveniente de otras obras*».

Son 1.100.000 m³, el mismo volumen de excavación que declara el Estudio de Impacto Ambiental de la Línea F, cuya adjudicación se anunció para diciembre.

No hay caracterización de ese material, ni cronograma de entrega, ni simulación del tránsito de la etapa de relleno: del orden de 55.000 viajes de camión. Si el suelo no llega, o llega con demora, quedará una escollera construida y un recinto vacío.

La obra se ubica en la margen derecha (sur) de la desembocadura, como extensión de la península existente frente al Centro Naval, avanzando sobre el río. Se tramita como modificación del Certificado de Aptitud Ambiental N° 19.576, otorgado en 2015 y renovado en marzo de 2026 por cuatro años (Res. 83-APRA-2026) sobre «*80 hectáreas*».

Esa cifra proviene de un formulario manuscrito de 2015, sin polígono ni plano; lo efectivamente evaluado entonces fueron unas 6 ha.

www.fundacionciudad.org.ar

El titular actual es la Subsecretaría de Proyectos y Obras del Ministerio de Infraestructura.

En 2015 no hubo Audiencia Pública: el relleno se exceptuó como «variante» de un proyecto de 1991.

Ahora se convoca porque se trata de ocupación de la costa (Ley 123, art. 13, inc. j).

Pero se discute fragmentado: el Túnel Aliviador, que es lo que justifica el relleno, no está en el expediente.

La Ciudad no cuenta con un Plan de Manejo Costero Integrado. **Hubo un proyecto llevado por la Fundación Ciudad al Consejo del Plan Estratégico (CoPE),** a partir de un estudio que la Fundación encargó a un especialista reconocido, el Dr. José Dadón. El CoPE contrató al Dr. Andrés Napoli para darle forma de Proyecto de Ley y lo presentó en la Legislatura durante varios años. Ante la falta de voluntad para tratarlo, no se volvió a presentar.

La costa de la Ciudad no tiene Plan, y no se aplica la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) que permitiría analizar los impactos acumulados con BA Playa, el helipuerto contiguo y los rellenos anteriores, aunque la Ley 6.014 incorporó la EAE a la Ley 123 en 2018.

El Estudio de Impacto Ambiental considera la vulnerabilidad costera, asociada a un clima que posiblemente provoque crecidas, sudestadas y aumento del nivel del mar. El “posiblemente” sobra.

Los principales impactos serán sobre el aire, por carga y descarga de suelo, sobre el suelo por movimiento de suelo y sobre el agua, debido a la disposición de materiales granulares en un recinto conectado al río.

Se reconoce el impacto negativo alto, pero se considera admisible, por tratarse de un área altamente antropizada.

Se encomienda a un Plan de Gestión la mitigación de los impactos mencionados.

¿Es oportuno dedicar dineros públicos, siempre escasos, no prioritarios por urgencia, en este escenario de incertidumbre?

Es fundamental evitar las pérdidas económicas, e incluso de vidas.

www.fundacionciudad.org.ar