AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del Proyecto "Relleno Costero Av. Costanera frente a Aeroparque"

EXPEDIENTE 2017-16301199-MGEYA-APRA

9-03-2018

María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

El Proyecto de ley de largo título que hoy nos convoca tiene por objeto corregir los problemas de las cabeceras Norte y Sur de las pistas de Aeroparque.[1]

Este costoso proyecto que beneficiará fundamentalmente a una empresa privada no sería necesario de haberse optado por mover los vuelos de Aeroparque a Ezeiza y haber materializado la necesaria conexión ferroviaria. En ese sentido nos expresamos oportunamente en la Audiencia Pública hace 15 años.

Como dice Diego Cabot en La Nación del 24/1/18 *…será el Río de la Plata el que tendrá que modificar su cauce para que el Aeroparque Jorge Newbery tenga más espacio.*

También nos informa la Nación que *ya está en marcha la licitación para empezar con el relleno* y que *la apertura de sobres será el 16 de febrero.* **Previo a esta AP que de este modo es nuevamente una formalidad, un ítem a tildar**.

En el documento 0010 INFORME FINAL[2], en I Introducción, Pág. 44 dice: *Esta EIA se realizó en base a lo especificado en los Términos de Referencia (TDR) provistos por la Unidad de Proyectos Especiales Plan Hidráulico del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y a la información provista en formato digital de la Memoria Técnica y los planos del proyecto obra.*

En el documento 0021 en la Pág. 5/60 se repite el mismo párrafo, pero con más sinceridad. Además de las fuentes oficiales agrega: *…y a la información de proyecto provista (Memorias Técnicas y Planos),* ***elaborada por la Dirección de Infraestructura de Aeropuertos Argentina 2000***.[3]

Entre las páginas 10 y19 se transcribe la normativa aplicable, pero no se analiza su relación con el proyecto.

En 0021 y 0023 se describe el *proyecto "Plaza Costanera".* **Curioso nombre para una serie de 6 franjas**: *Nueva Vereda Aeroparque, 17.000 m^2; Nueva Vialidad Aeroparque, 23.525 m^2; Nueva Vereda divisoria Vialidad Aeroparque / Costanera, 17.400m^2; Nueva Avenida Costanera, 47.970m^2; Nuevo Parque Costero 50.180 m^2 y Estacionamiento Subterráneo,* **de las cuales solo**

[1] En el documento 010 en la página 180/371 se dice *Se considera que este proyecto es el resultado de un acuerdo urbano de permanencia del Aeroparque en este sitio con aceptación de su modificación para dar mayor seguridad a los aterrizajes y decolajes de los vuelos previstos.*

[2] Curiosamente hay 3 documentos con el título Informe Final: 0010, 0021 y 0023

[3] En la Pág. 7/59 se hace referencia a los planos adjuntos *elaborados por Aeropuerto Argentina 2000 (sic.)*

www.fundacionciudad.org.ar

una franja es parque. Aunque con generosidad sumáramos a la superficie del Parque Costero la superficie de su vereda, la ciclovía y las plazas secas, la relación es desfavorable para lo recreativo: 80.750 m^2 frente a lo vial: 105.895 m^2.

De la obra de relleno se dice en la página 33/59 de 0021, que la cantidad de material a transportar (suelo, escombros, materiales de demolición) será del orden del millón de m^3, que compactado representará un volumen de 800.000 m^3. **Pero en la pág. 35/59 se lee: El volumen total de suelos más escombros a ser colocados en la obra es de 400.000 m^3, lo que representa un volumen de 520.000 m^3 de suelos a transportar hacia la obra. Estas diferencias se mantienen en 0023.**

La cota de coronamiento del relleno es *+3,00 m, 0,55 m sobre el nivel medio de las crecidas ordinarias.* **Se consideró para calcularlo el factor climático como estático y previsible.**

Sin embargo, la tasa de aumento del nivel del mar ha pasado de aproximadamente 2.5 milímetros por año en la década de 1990 a aproximadamente 3.4 milímetros por año en la actualidad.[4] **Si la tasa de aumento del océano continúa cambiando a este ritmo, el nivel del mar aumentará 65 centímetros para el 2100, suficiente para causar problemas significativos a las ciudades costeras.**[5]

Tampoco se tuvo en cuenta el posible aumento de la frecuencia y energía de las sudestadas derivadas de la migración de los centros de baja presión hacia el sur por el calentamiento global.

En Evaluación del Impacto Acústico - Informe final de noviembre de 2017, en la página 11 dice: *Es de notar que el siguiente estudio acústico no pretende realizar una evaluación del impacto acústico del aeropuerto en sí, dado que requieren el uso de datos sobre la emisión de ruido de diversas aeronaves, datos cuya obtención es costosa…*

Consideramos que los futuros usuarios del parque, plazas secas y ciclovía deben conocer el impacto sobre sus oídos del ruido de los 4076 vuelos que despegan y aterrizan por semana en Aeroparque.[6]

En materia de contaminación de aire el documento se limita a concluir que: *Los valores de las concentraciones medias obtenidos fueron inferiores a lo establecido por la Resolución Nº03/APRA/13 reglamentaria de la ley 1396 de la ciudad de Buenos Aires*. **Las normas locales que considera, en materia de gases nitrogenados y micro partículas, no toman en cuenta los datos internacionales ni evidencias de la Organización Mundial de la Salud y otros institutos sobre los efectos nocivos (ya en la línea de base), lo que hace cualquier proyección futura mucho más grave.**[7] En 0023 3.5.2. Consideraciones de drenaje urbano con relación al

[4] El aumento global del nivel del mar se está acelerando progresivamente a lo largo del tiempo en lugar de aumentar a un ritmo constante, como se pensaba anteriormente, según un nuevo estudio basado en 25 años de datos satelitales de la NASA y de Europa

[5] Según la nueva evaluación de Nerem y sus colegas del Goddard Space Flight Center de la NASA. en Greenbelt, Maryland; CU Boulder; la Universidad del Sur de Florida en Tampa; y Old Dominion University en Norfolk, Virginia.

[6] Página 117 del doc. 0023

[7] [1] Debra T. Silverman et al., "The Diesel Exhaust in Miners Study: A Nested Case-Control Study of Lung Cancer and Diesel Exhaust," Journal of the National Cancer Institute 104, no. 11 (2012): 855–68, doi:10.1093/jnci/djs034.

www.fundacionciudad.org.ar

proyecto se afirma *que no se reconocen elementos que puedan influir sobre las condiciones de inundación de la zona, ni efectos sobre otros sectores aledaños, ni cambios en los patrones del drenaje superficial.*

Sobre esta materia en el 0035 el Director General de Planeamiento del MDU, Arq. Mariano Orlando, cita largamente la ley 2930, PUA, pero omite el Art. 9º, b) 6. De la Ley 2930, que con respecto al Río de la Plata afirma en *e): Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.*

A pesar de la omisión, Orlando finaliza su informe diciendo: …*hay que tener en cuenta que el relleno implica un cambio en el perfil costero que puede afectar en gran medida la dinámica del sector.* También que*: En la prolongación del curso entubado del Aº Maldonado no se tiene en cuenta la disminución de energía por el agregado de 85m a su curso. Tampoco se tiene en cuenta el ángulo del curso respecto de la línea de costa y la deriva litoral.*
No podemos sino coincidir con el Arq. Orlando: Al avanzar por relleno, la pendiente natural se mantiene, por lo que el embate de ola impacta con más energía. Las olas comienzan a frenarse cuando se cumple la relación L/2 por lo que al ser la profundidad mayor las olas impactan con más energía.
En cuanto a la prolongación del Maldonado claramente genera una disminución de la pendiente que implica de hecho en una disminución del flujo.

Asimismo, cabe señalar que no se ha tenido en cuenta la deriva litoral. Ello generará obstrucciones parciales en la desembocadura por aporte de sedimentos derivados como ocurre con la desembocadura del Riachuelo que hubo de ser dragada para permitir salir al rompehielos Almirante Irizar reparado en Astilleros Tandanor. En este caso lo que será dificultado es el escurrimiento del arroyo Maldonado

Algunos temas no han sido siquiera considerados:

- **El corrimiento de la línea de ribera implica también el corrimiento de la franja costera contaminada de 50 m, acercándola a la toma de AYSA que da de beber a la Ciudad.**
- **La posible afectación del funcionamiento del Mareógrafo del Río de la Plata por el relleno y cambio del contorno costero. El mareógrafo es un dispositivo sensible a las modificaciones del contorno y batimetría costera, ya que se encuentra instalado en el extremo del muelle de pescadores. Es crítico para la seguridad náutica, responsabilidad del Servicio de Hidrografía Naval. (Ley19.922).**

Esperamos respuesta por los cuestionamientos planteados

www.fundacionciudad.org.ar

AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del Proyecto "Relleno Costero Av. Costanera frente a Aeroparque"

EXPEDIENTE 2017-16301199-MGEYA-APRA

9-03-2018

Andreína de Luca de Caraballo

En el doc. 0055 la Dirección de Evaluación Ambiental hace un resumen del Proyecto y de los 15 Impactos ambientales identificados.
Califican a 5 de ellos como altos o muy altos, 6 como medios y 4 como bajos o despreciables. Con un sencillo promedio, aceptando estas calificaciones, podría interpretarse que estamos ante un proyecto de impacto medio.

La realidad es otra:

En el punto 2 - *Alteración de la calidad del aire: PM10 y otros contaminantes,* luego de reconocer que *Actividades como el tránsito vehicular, movimientos de suelo, excavaciones, la circulación de equipos viales y camiones con material de relleno, así como el flujo diario del tránsito tanto en condiciones normales como en picos pueden ser causa de aporte de material particulado al ambiente,* Y que *estos mismos pueden acarrear compuestos tóxicos y/o microorganismos patógenos, pudiendo provocar problemas respiratorios adicionales a los generados por el material particulado "per se", por lo cual representan residuos peligrosos.*
Concluye: *Dado que los análisis realizados en el año 2015 no excedieron los estándares de calidad de aire establecidos por la Resolución Nº 403/APRA/13, el profesional pondera este impacto en la situación actual como "bajo".*

Evaluamos que las normas locales que se consideran en materia de gases nitrogenados y micro partículas no toman en cuenta los datos internacionales ni evidencias de la Organización Mundial de la Salud y otros institutos sobre los efectos nocivos ya en la actualidad, lo que hace que, con proyecto, la situación futura sea mucho más grave.[1]

Por lo tanto, cuestionamos la evaluación de impacto "bajo".

En el punto 3 - *Modificaciones o alteración de la línea de costa*
…el impacto es valorado como "medio" …
Sin embargo, el profesional manifiesta que el Proyecto no considera el aumento de energía de ola por el avance territorial y el cambio en el flujo de sedimentos por causa del nuevo contorno.
Cuestionamos la evaluación de impacto "medio".
En el punto 4 - *Modificación del relieve y/o patrón natural de drenaje*

[1] [1] Debra T. Silverman et al., "The Diesel Exhaust in Miners Study: A Nested Case-Control Study of Lung Cancer and Diesel Exhaust," Journal of the National Cancer Institute 104, no. 11 (2012): 855–68, doi:10.1093/jnci/djs034.

www.fundacionciudad.org.ar

Se afirma que *En el proyecto no se reconocen elementos que puedan influir sobre las condiciones de inundación de la zona, ...* y que *…la prolongación del Arroyo Maldonado, en unos 85 m, resulta un valor muy pequeño frente a la longitud total del conducto, por lo que también su incidencia sobre la capacidad de descarga es despreciable.*

Sin embargo, en la página 26 de este documento que no está numerado el área técnica se contradice ya que solicita, previo al otorgamiento del Certificado de Aptitud Ambiental: *Presentar el análisis hidráulico de la prolongación del Arroyo Maldonado.*

Cuestionamos la evaluación como "bajo".

En el punto 5 - *Alteración en la sedimentación del Río de la Plata.*

Se afirma que no hay afectación toda vez que no se realicen dragados significativos. **Pero esto se contradice con lo dicho anteriormente en *3:*** *El Proyecto no considera ... el cambio en el flujo de sedimentos por causa del nuevo contorno.*

Cuestionamos la evaluación como "medio".

En el punto 9 - *Pérdida y/o degradación de biodiversidad*

Se afirma *Las obras y actividades se realizarán sobre ambientes urbanos*.

El estuario no es un ambiente urbano. [2]

Cuestionamos la evaluación como "medio".

En el punto 12 - *Riesgos para la aeronavegación*

El Proyecto se encuentra en el área de seguridad para la navegación aérea.[3] El profesional pondera el impacto de las aves en zona del aeropuerto como "medio", a pesar de que en 8 afirmó: *El área de parque costero previsto si bien se trata de una zona de vocación recreativa al incorporar especies nativas puede incrementar el uso para nidificación, perchaje y alimentación de aves costeras, entre otras. El profesional pondera este impacto como "alto" ...*

Consideramos que el profesional debería haber evaluado el riesgo, que es lo más importante para la aeronavegación, recomendando o desalentando la forestación propuesta.

Cuestionamos la evaluación como "medio".

En el punto 13 *Intensificación de ruidos molestos por tareas y operaciones*

El profesional reconoce que *Todas las tareas generarán niveles de ruido y vibraciones inevitables, e incómodos, ... pudiendo sobrepasar las tolerancias previstas en la normativa vigente. El profesional pondera este impacto como "medio*".

El documento 0023 titulado Evaluación del Impacto Acústico - Informe final de noviembre de 2017, en la página 11 dice:

[2] ¿Será este un homenaje tardío al Arq. Manolo Borthagaray y su libro "El Río de la Plata como territorio", cuya lectura recomendamos?

[3] 300 m de la pista más cercana

www.fundacionciudad.org.ar

Es de notar que el siguiente estudio acústico no pretende realizar una evaluación del impacto acústico del aeropuerto en sí, dado que requieren el uso de datos sobre la emisión de ruido de diversas aeronaves, datos cuya obtención es costosa, ya que requiere una serie de operaciones de sobrevuelo controladas, a realizar fuera de las operaciones habituales.
En la página 117 del doc. 0023 se afirma que el número total de aviones arribados y despegados semanalmente en el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery es de 4076.
Consideramos que los futuros usuarios del parque, plazas secas y ciclovía tendrán un impacto directo sobre sus oídos del ruido de los 4076 vuelos que despegan y aterrizan por semana en Aeroparque.[4]
Cuestionamos la evaluación como "medio".

Como conclusión:

Si observamos que 7 de las 15 calificaciones son cuestionables y que de las restantes 8, 5 son calificadas como de alto o muy alto impacto.
Queda claro que estamos ante un proyecto de altísimo impacto.

Pero hay más. Son pobres las medidas de mitigación propuestas y resulta preocupante que:

1. *Reste aún presentar el análisis hidráulico de la prolongación del Arroyo Maldonado.*
2. *Dar cumplimiento a lo informado por la Dirección General de Obras de Infraestructura presentando la constancia de la consulta efectuada ante la empresa prestataria de Servicios Públicos Agua y Saneamientos Argentinos S.A. (AySA), por posible interferencia en los puntos de toma de sus instalaciones.*
3. *Presentar la respuesta emitida por la Dirección Nacional de Vías Navegables…*
4. *Presentar la respuesta extendida por la Administración Nacional de Aviación Civil.*

Esperamos una respuesta a todos los puntos aquí cuestionados.

[4] Página 117 del doc. 0023

www.fundacionciudad.org.ar