



Mail: observatorioderechoalaciudad@gmail.com
Twitter: @obs_der_ciudad
<https://www.facebook.com/ObservatorioDerechoalaciudad>

"NUEVOS CORREDORES DEL METROBUS, NUEVOS NEGOCIOS E ILEGALIDADES"

En los dos últimos días se publicó el llamado de la Licitación Pública para la construcción del corredor del Metrobus en la Av. San Martín y del corredor Metrobus Norte (Av. Cabildo/Maipu). Como es habitual en la gestión de Mauricio Macri estas obras no dejan de estar rodeadas de polémica, ilegalidades y objeciones. Es necesario aclarar que la discusión no es "Metrobus Sí, Metrobus No". El análisis debe realizarse respecto a la implementación concreta de los corredores del Metrobus.

1) LOS NUEVOS CORREDORES: METROBUS DEL NORTE (AV. CABILDO/MAIPU) Y METROBUS SAN MARTIN.

El 2 de octubre de 2014 se publicó el llamado de la Licitación Pública¹ para la construcción de las obras del **"METROBUS CORREDOR NORTE"**² que se desarrollará a lo largo de la Avenida Cabildo (entre la Avenida General Paz y la calle Monroe en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y la Avenida Maipú (entre la Avenida General Paz y la calle Villate en el Municipio de Vicente López, Provincia de Buenos Aires). **Este corredor tendrá una extensión de 5,37 Km., un presupuesto oficial de \$219.746.343,96 y su construcción tendrá un plazo de duración de 120 días corridos.** Esto es \$40.921.106,88 por cada km.

El municipio de Vicente López cuyo intendente es Jorge Macri, primo de Mauricio Macri e integrante del Pro, solo aportará \$ 30.000.000 de los aproximadamente \$ 109.873.171 que corresponderían a los 2,70 Km. de Metrobus que se construirá en el Municipio de Vicente López. Aquél monto ni siquiera alcanza para pagar un kilómetro de dicho tramo del corredor. Todo esto en virtud de un convenio firmado entre las dos jurisdicciones.

¹ Licitación Pública de Obra Mayor N° 1438-SIGAF/14 para la construcción de la obra denominada "METROBUS CORREDOR NORTE".

² RESOLUCIÓN N.º 792/MJGGC/14 (29/09/2014).

El 1 de octubre de 2014 se publicó el llamado de la Licitación Pública³ para la construcción de las obras del **“METROBUS CORREDOR SAN MARTÍN”**, cuya localización será a lo largo de la Av. San Martín (entre la Av. Gral. Paz y la Av. Juan B. Justo). El corredor tendrá una extensión aproximada de 5,75 Km., un presupuesto oficial de \$ 72.947.785 y un plazo de ejecución de 150 días corridos. Esto equivale a \$ 12.686.571 por Km.

Estas obras están enmarcadas en la campaña nacional de Mauricio Mari que quiere lograr visibilidad y, en consecuencia, sumar votos en la Provincia de Buenos Aires, particularmente en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

2) ILEGALIDADES DEL METROBUS DEL NORTE (AV. CABILDO/MAIPÚ) Y DEL METROBUS SAN MARTÍN

A) AUSENCIA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y AUDIENCIA PÚBLICA.

Las Obras del Metrobus Norte y del Metrobus San Martín fueron consideradas por la Agencia de Protección Ambiental (APrA) como obras de impacto ambiental “Sin Relevante Efecto”. Para esta categoría la ley N° 123 sólo exige la presentación de la solicitud para la obtención del Certificado de Aptitud Ambiental, sin necesidad de realizar Estudio Técnico de Impacto Ambiental, que el APrA emita Dictamen Técnico y de convocar a Audiencia Pública. Todas estas etapas se exigen cuando las obras son categorizadas como de impacto ambiental Con Relevante Efecto.

Las obras del corredor del Metrobus 9 de Julio fueron consideradas de impacto ambiental "Con Relevante Efecto". En consecuencia, en dicha oportunidad el GCBA elaboró el correspondiente Estudio Técnico de Impacto Ambiental, el APrA emitió su Dictamen Técnico y se realizaron las Audiencias Públicas para los proyectos de cada uno de los corredores.

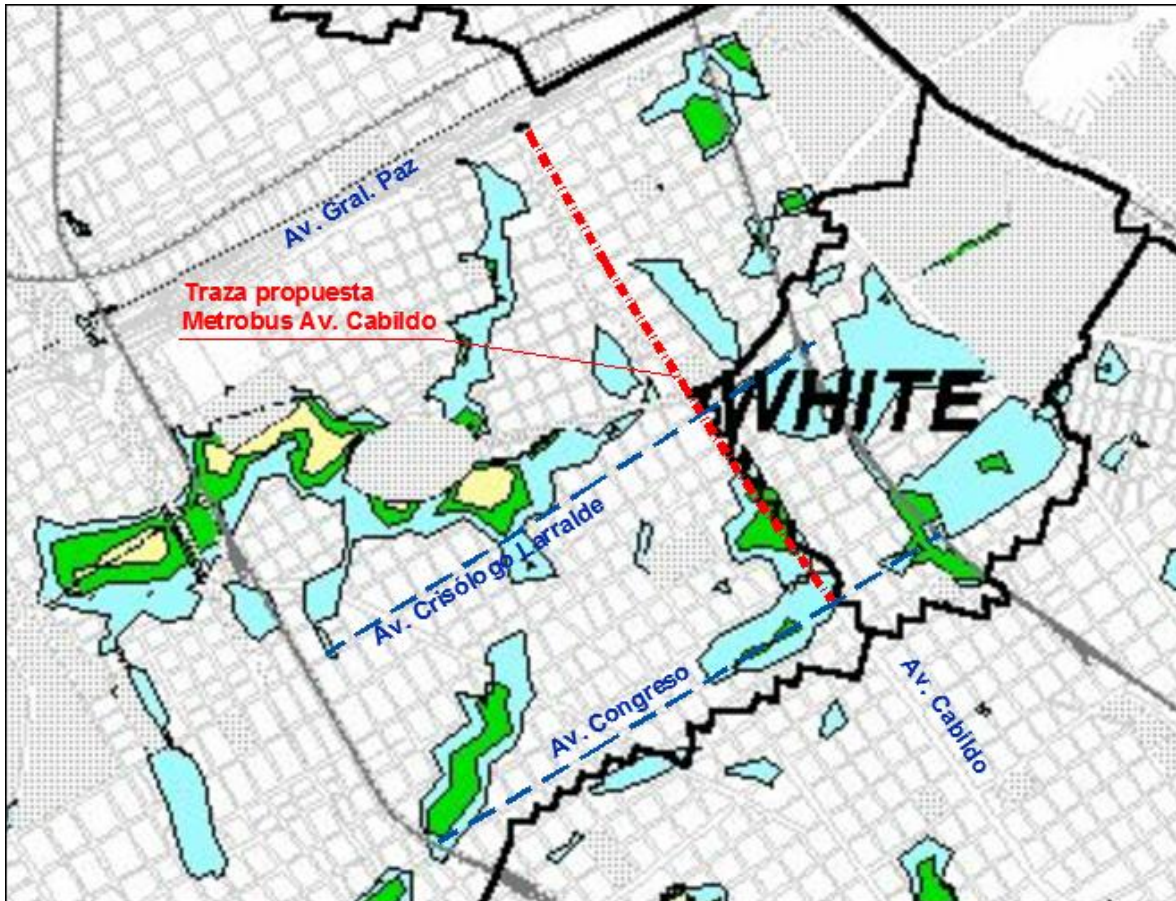
El cumplimiento de estas etapas no es un requisito meramente formal. A continuación se analizarán los aspectos e indicadores que hacen necesario y prudente la realización del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental determinado para los proyectos con impactos ambientales Con Relevante Efecto.

En primer lugar, en el caso del Metrobus Norte debe evaluarse el impacto que, desde el punto de vista de las inundaciones, provocaría la ejecución del corredor sobre la Av. Cabildo. El primer aspecto a tener en cuenta es la modificación del escurrimiento superficial de las aguas. A continuación se presenta el Mapa de Inundación incorporado al Plan Director de Ordenamiento Hidráulico de la Ciudad de Buenos Aires para una tormenta de 20 años de recurrencia. En la Figura 1 se superpone la traza del Metrobus Norte con el mapa de inundación

³ Licitación Pública de Obra Mayor N° 1437-SIGAF/14, para la construcción de la obra denominada “METROBUS SAN MARTÍN”.

⁴ RESOLUCIÓN N.º 790/MJGGC/14 (29/09/2014).

mencionado y se observa que el tramo comprendido entre Av. Congreso de Tucumán y Crisólogo Larralde coincide con un área inundable.



La obra proyectada se implanta, casi exclusivamente, en la cuenca del Arroyo Medrano. Es de público conocimiento que el sistema pluvial de esta cuenca se encuentra en estado crítico, prueba de esto son las reiteradas inundaciones que sufren los vecinos de la cuenca.

De acuerdo a lo informado por el GCBA al juzgado en 1° Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario N°10 Sec 20 (s/Carbón Mario y otros contra GCBA s/Amparo BX 41462/0) con fecha 7 de mayo 2014, en respuesta al estado de las obras estructurales y no estructurales previstas para la cuenca del arroyo Medrano, sólo se encuentra en ejecución la primera etapa de la “Puesta en valor del Parque Sarmiento y Cuenco Amortiguador”. En síntesis, la red pluvial existente correspondiente a la cuenca de Arroyo Medrano se encuentra colapsada y las obras estructurales y no estructurales previstas no se han ejecutado (sólo se ha ejecutado la primera etapa del reservorio del Parque Sarmiento), tal como lo informa el mismo GCBA.

Es oportuno recordar que el evento del 2 de abril del año 2013 provocó el fallecimiento de 6 vecinos de la cuenca y millonarias pérdidas materiales. Actualmente los vecinos de la cuenca no cuentan con un Plan de Contingencia que les indique cómo actuar frente a eventos extremos de precipitación. La

implantación del Metrobus Norte podría impactar en el escurrimiento superficial de las aguas de lluvia durante el desarrollo de un evento extremo, modificándolo.

Por lo tanto, debe realizarse un estudio hidráulico integral a nivel de cuenca hídrica que frente a distintos escenarios de precipitación y con la infraestructura existente evalúe el impacto que provocaría esta obra en relación al escurrimiento de las aguas de lluvia. Resulta imprescindible que se someta a discusión ciudadana el impacto de la presente obra debido al estado crítico que el actual sistema pluvial presenta en la zona de implantación. A partir del resultado del estudio hidráulico integral se deberían proponer distintas medidas de mitigación, debatidas y consensuadas con la ciudadanía, con el objeto de minimizar el impacto de la obra.

En la obra del Metrobus 9 de Julio, incluso habiendo realizado el Estudio de Impacto Ambiental, no estuvo previsto este aspecto. Una avenida que no tenía problemas de inundaciones comenzó a tenerlos, afectando al SUBTE que empezó a inundarse como nunca. Esto ocasionó que el GCBA deba realizar obras hidráulicas como adicionales de obra porque no fueron previstas, encareciendo aun más el proyecto al abultado monto inicial. Este aspecto también debería evaluarse en el Metrobus San Martín antes de empezar la obra.

En segundo lugar, en ambas obras debe evaluarse el impacto en los servicios de transporte público de pasajeros, en particular en el Metrobus Norte, tanto en los colectivos que se ven afectados como en el SUBTE, ya que la estación Congreso de Tucumán de la Línea D captará una mayor cantidad de pasajeros.

En tercer lugar, el llamado Metrobus en la Ciudad de Buenos es sólo un carril exclusivo más la instalación de paradores donde operan las actuales líneas de colectivos. En virtud de esto, la evaluación debe tener también en cuenta al usuario de colectivos y desde su perspectiva analizar las distancias de las paradas y las modificaciones de los recorridos de las líneas de colectivos en caso de realizarse. Es importante destacar que no se ha hecho público ningún estudio relacionado al Metrobus y el transporte en general. Estos estudios necesariamente deberían ser acompañados en oportunidad de convocarse a Audiencia Pública.

En cuarto lugar, debe evaluarse el impacto sobre la actividad comercial de la zona en donde se emplazarán los dos proyectos y el impacto sobre la circulación vehicular en las calles internas de ésta.

El APRA al categorizar los proyectos de los tres actuales corredores del Metrobus sostuvo que se aplicaba el art. 13 inciso k) de la ley N° 123 que establece que se presumen Con Relevante Efecto Ambiental "las obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos". No existe razón alguna para que el APRA se haya alejado de dicho criterio y ahora categorice las obras del Metrobus como de impacto ambiental Sin Relevante Efecto. Cabe destacar que estos dos nuevos corredores son de mayor extensión que el de la Av. 9 de Julio que fue categorizado como de impacto ambiental Con Relevante Efecto.

En los Barrios de Núñez y Belgrano las obras del Metrobus Norte ya iniciaron y esta semana se llamó a licitación pública. Se avanza sin respetar la ley N° 123 en cuanto para este tipo de infraestructura exige la elaboración de un Estudio Técnico de Impacto Ambiental, de un Dictamen Técnico por parte del APRA y la convocatoria a Audiencia Pública.

Por último, en el caso del Metrobus Norte es importante resaltar que la Evaluación de Impacto Ambiental debe ser "Integral", es decir, evaluar en conjunto tanto el tramo del corredor perteneciente a Ciudad de Buenos Aires como el tramo de Vicente López.

B) METROBUS NORTE: VIOLACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y AFECTACIÓN DEL PATRIMONIO DE LA CIUDAD PARA OBJETIVOS ELECTORALES.

Otra importante irregularidad existente es que las obras del Metrobus Norte comenzaron a realizarse y se llamó a Licitación Pública para la construcción de los paradores, sin que se haya aprobado por parte de la Legislatura porteña el convenio firmado entre la Ciudad de Buenos Aires y Vicente López. De esta forma, **se está violando el Artículo 80⁵ de la Constitución de la Ciudad. Se está avanzando con la ejecución de un convenio que no está vigente aún.** Este convenio sólo fue aprobado por Vicente López el 21 de Agosto de 2014.

El 28 de septiembre de 2001, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Municipalidad de Vicente López suscribieron un Convenio Marco de Colaboración. **El 12 de junio de 2014** el GCBA y la Municipalidad de Vicente López suscribieron el Convenio Marco de Colaboración y Cooperación N° 8/14, con el objeto de avanzar en el desarrollo y concreción de obras públicas de infraestructura que faciliten una mejor administración de las políticas públicas y de gestión, especialmente en materia hídrica y de Transporte resultando de vital importancia para el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) la realización de obras que integren a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el resto del AMBA. Especialmente aquellas tendientes a la mitigación de inundaciones originadas dentro de la cuenca del arroyo Holmberg (subsidiaria del arroyo Maldonado) así como las obras que cooperen al transporte interjurisdiccional, en particular la materialización del corredor Metrobus Norte. Se dispuso que existe entre ambas tareas a realizarse respectivamente, una contraprestación y, en su defecto, una compensación económica.

En dicho marco se suscribió el **Convenio Específico N°15.811** con el objeto de establecer pautas de colaboración tendientes a la reorganización del transporte público entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Municipio de Vicente López; a través de la realización de diversas obras correspondientes al Sistema de Transporte Público denominado Metrobús Norte encargándose dicha ejecución

⁵ Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Artículo 80, inc. 8.: "La Legislatura de la Ciudad (...) Aprueba o rechaza los tratados, convenios y acuerdos celebrados por el Gobernador."

a la Ciudad de Buenos Aires y diversas obras hidráulicas tendientes a mitigar inundaciones a ser ejecutadas por el Municipio de Vicente López.

En este convenio se establece que la Ciudad contratará las obras que se van a ejecutar tanto en el territorio de la Ciudad como en el territorio de Vicente López respecto al corredor Metrobus Norte. Estas obras de Transporte comprenden las siguientes tareas: Hormigoneo de los carriles exclusivos, construcción y montaje de paradores, colocación de canteros separadores, colocación de cordones premoldeados, relocalización de especies arbóreas y forestación, modificación de bulevares, señalamiento vertical dentro de la traza de metrobus.

Las tareas de hormigoneo han comenzado y se ha llamado a licitación sin que la Legislatura porteña haya evaluado la conveniencia de semejante compromiso asumido a través de la aprobación del convenio.



¿Por qué la Ciudad estaría interesada en financiar esta obra? Porque esta obra se inscribe en una estrategia electoral presidencial del Pro de miras al 2015. El convenio fue aprobado por el Concejo Deliberante de Vicente López, como era de esperarse ya que dicho municipio ha logrado un acuerdo formidable. La situación es más complicada en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

Este hecho político electoral extraordinario implica que la Ciudad de Buenos Aires financie y construya el Metrobus Norte a cambio de un insuficiente aporte de \$ 30.000.000 por parte de Vicente López cuando las obras en su territorio alcanzarían aproximadamente \$ 109.873.171. El convenio prevé una compensación para la Ciudad con obras hidráulicas a realizarse en Vicente López a cargo de éste último. Estas obras tendrían impacto favorable en la ciudad en relación a las inundaciones pero se desconoce sus detalles y el presupuesto que demandarían.

Únicamente se detalla que las obras hidráulicas comprenderán:

- Retén temporario de ocho millones (8.000.000) de litros de agua de lluvia sobre la cuenca del afluente del arroyo Medrano y el arroyo Holmerg en la Plaza "La Paz" sita en la intersección de las calles Posadas e Hipólito Yrigoyen.
- Retén temporario de 21.000.000 millones de litros de agua de lluvia sobre la cuenca del afluente del arroyo Medrano y el arroyo Holmerg en el Predio denominado U23 sito en la intersección de las calles Neuquén y Santa Cruz.
- Retén temporario de 9.000.000 millones de litros de agua de lluvia sobre la cuenca del afluente del arroyo Medrano y el Arroyo Holmerg en el predio de Maniobras del Ferrocarril Belgrano Cargas.

Claramente el aporte de Vicente López es insignificante en comparación con los recursos económicos que destinará la Ciudad.

C) EL NEGOCIADO CON LA OBRA PÚBLICA

Los elevados costos de las obras son una constante en las obras públicas que desarrolla el Gobierno de Mauricio Macri.

Cada uno de los paradores del Metrobus (9 de Julio) tuvo un costo de 8.500.000 (1 millón dólares en esos días). Así, en su recorrido de 3 km. se gastaron \$ 114.000.000 en concepto de paradores/estaciones. Esto es \$38.000.000 por Km., a lo cual hay que sumar los costos por asfalto.

El Metrobus Norte, en los mismos conceptos, tiene un costo aproximado por Km de \$ 40.921.106, a lo cual hay que sumar los costos por asfalto. Pero es más llamativo, que en forma simultánea se estén presupuestando para el Metrobus San Martin \$ 12.686.571 por Km.

Esta es otra razón por la cual resulta imprescindible la realización de las Audiencias Públicas correspondientes a fin de lograr transparencia y evitar hechos de corrupción o de utilización ineficiente de los recursos estatales.



3.- ¿QUIÉNES GANAN?

Claramente el Pro en su estrategia electoral. Pero también los empresarios de la construcción amigos del Pro que siempre terminan cobrando más de lo presupuestado y que maximizan beneficios sin que se les exija alguna contraprestación. Por ejemplo, los empresarios del transporte de colectivos reciben subsidios millonarios del Estado Nacional, reducen costos con la implementación de los carriles exclusivos, aumentan la cantidad de pasajeros pero no invierten en mejoras del parque móvil (por ejemplo incorporando coches articulados), ni incrementan la frecuencia. En este grupo de ganadores debe incluirse a los desarrolladores inmobiliarios que ya pusieron la vista en las zonas donde se implementarán los nuevos corredores del Metrobus.

El Metrobus tiene un componente muy importante de Marketing político y urbanístico. Son obras viales visibles (estaciones en lugar de paradas de colectivos y carriles exclusivos) que se ejecutan rápidamente en épocas electorales y que se combinan con otros aspectos como la iluminación, las cámaras de seguridad y la presencia policial.

No se habla de un aspecto esencial: **el modo de transporte**. El Metrobus en realidad es el servicio de colectivos que opera en carriles exclusivos. Es importante realizar algunas advertencias sobre la planificación de la movilidad en el AMBA y en la Ciudad en particular. ¿Es necesario parar cada 400/500 metros en viajes pensados para 15/20 km. y más, o hacer un viaje en colectivo que implique cruzar toda la Ciudad? ¿Se tiene en cuenta que el usuario habitual de colectivos, en el uso habitual, se ve afectado con las distancias de las paradas/paradores que llegan a tener 700 metros en algunos casos entre cada

una? ¿Son adecuados los colectivos para corredores o troncales de alta densidad en un sistema de transporte donde se tiene una red de SUBTE y ferrocarriles? **Es imprescindible pensar en un sistema de transporte integrado, para el AMBA y para la Ciudad; avanzar en la integración tarifaria; y evaluar otros modos de transporte como el moderno tranvía o tren ligero, de mayor capacidad de transporte que el colectivo (incluso que el articulado) y más sustentable económica y ambientalmente.**

En el sector de los colectivos también hay que analizar aspectos importantes a mediano y largo plazo como las intenciones de concentración empresarial y la internacionalización de las empresas operadoras de los medios de transporte. El Metrobus es funcional a estos intereses (promovidos por consultoras y supuestas ONG), ya que los corredores de Metrobus fuerzan a consolidar en un corredor troncal varias líneas de colectivos, induciendo la eliminación de líneas. Asimismo, se desnaturalizan las características originarias del sistema de colectivos, esto es: ser un servicio público flexible y versátil que se adapta a las necesidades de movilidad de las personas, pensado para cubrir todo el territorio de la ciudad (y el AMBA), con diseño punto a punto que fueron implementándose de acuerdo a la demanda, con una inserción capilar en el territorio que permite compensar recorridos de alta recaudación con recorridos de baja recaudación al momento de permisionar dichos recorridos.

La democracia participativa negada en estas obras es esencial para impeler al cumplimiento del rol social del servicio de transporte público que no necesariamente coincide con el empresarial y para evitar que impere la lógica de la política electoral en la planificación del transporte.

Contacto: observatorioderechoalaciudad@gmail.com

