

VISTO:

El trámite n° **8310/24**, iniciado de oficio por esta Defensoría del Pueblo, con el fin de dar seguimiento al proyecto oficial de desarrollar un paso bajo nivel en el cruce de la Avda. Larrazábal y las vías del Ferrocarril (FFCC) Belgrano Sur, y los cuestionamientos de vecinos/as e instituciones barriales acerca de dicho proyecto.

Y CONSIDERANDO QUE:

Esta Defensoría del Pueblo tomó conocimiento del reclamo vecinal contrario al desarrollo de un paso bajo nivel en el cruce de la Avda. Larrazábal y las vías del FFCC Belgrano Sur; por lo que con fecha 22 de marzo de 2024 personal de este Órgano Constitucional mantuvo una reunión con un numeroso grupo de vecinos/as del barrio de Villa Lugano de esta Ciudad, con los/as que se realizó una recorrida por la zona que sería afectada por la referida obra, y se tomó nota de sus reclamos y demandas (fs. 12/16).

Cabe señalar que Villa Lugano nació como barrio en el año 1908, anteriormente pertenecía al pueblo de San José de Flores; fue fundado por José Soldati y se desarrolló a partir de la inauguración de la estación ferroviaria de la Compañía General de Buenos Aires. Por esa época se realizaron los primeros loteos y el Barrio creció con viviendas individuales tipo chalet. Más tarde se construyeron grandes espacios verdes de escala metropolitana, que suman más de 400 hectáreas, como también conjuntos habitacionales de interés social y equipamientos.

La estación y su entorno continúan siendo el corazón del casco histórico del Barrio y por su valor patrimonial fue designado Nueva Área de Protección Histórica por el Código de Planeamiento Urbano. Además, dicha zona constituye el centro comercial barrial.

I.- Hechos

a) Sobre la oposición vecinal al proyecto oficial

De acuerdo a la documentación obrante a fs. 17/21, numerosos vecinos/as del barrio de Villa Lugano y la Junta de Estudios Históricos y Culturales de Villa Lugano y Villa Riachuelo presentaron una nota ante la Junta Comunal nº 8, por la cual solicitaron su intervención a raíz del proyecto para construir dos (2) pasos bajo nivel.

Según la nota vecinal, el proyecto en cuestión impactaría negativamente en el valor de las propiedades cercanas; provocaría el cierre del centro comercial ubicado junto a la Estación Lugano; afectaría severamente tanto al casco histórico como a la primera parroquia del Barrio, al histórico Instituto Parroquial de Educación y al Instituto San Martín; dañaría arterias de alto tránsito y los accesos a más de seis (6) líneas de colectivo de transporte público, dando lugar a que se pierdan espacios verdes y veinticinco (25) especies de arbóreas; incrementaría la inseguridad en zonas inmediatas.

En el mismo escrito la comunidad barrial pidió que se suspendiera la licitación hasta que se cumpla con la audiencia pública obligatoria y que se convoque a una mesa participativa para buscar soluciones superadoras que potenciaran el desarrollo de la zona.

Con fecha 14 de marzo de 2024, vecinos/as del barrio de Villa Lugano se dirigieron nuevamente por nota a la Junta Comunal nº 8, y denunciaron que ni la empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), ni el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires los/as recibían a ellos/as ni a representantes de la Junta Comunal, por lo que entregaron un documento para que sea puesto en conocimiento de las autoridades, del que se destaca lo siguiente:

- Se reitera la solicitud de suspender de la licitación y se insta a conformar una mesa de trabajo de la que participen vecinos/as y representantes de distintas dependencias del Gobierno porteño.

- Explican que los guía el carácter participativo de la Constitución local y su deseo de llevar adelante obras que cumplan el objetivo de cerrar las barreras del FFCC Belgrano Sur: “... *en forma eficaz, eficiente y económica, y se logre la mayor integración y desarrollo del territorio que habitamos...*”.

- Consideran imprescindible comprender que este proyecto: “... *implica un cambio sustancial del hábitat cotidiano (...) genera (...) un quiebre físico del casco histórico: desconexión del eje estación-iglesia-comercios-escuelas (...) Desalienta la mixtura con visitantes de barrios aledaños (...) Traslada un modelo ajeno a las características del barrio/pueblo (...) Las medidas de anchos de calle indicados en los planos (...) difieren con los anchos de calles verificados en la realidad (...) No se respetan las medidas del código para veredas, árboles ni ancho de calles para circulación de frentistas (...) La obra impacta negativamente en el medio ambiente, generando la pérdida total del patrimonio invaluable e irremplazable de la arboleda centenaria existente (...) Provoca altas posibilidades de inundación (...) La experiencia del 12-3-2024 hizo visible que los túneles operan como ‘trampas’, ‘llamadores hídricos’, y que todas las previsiones proyectadas resultan ineficaces al momento de acontecimientos climáticos que no pueden considerarse como eventualidades...*”;

- Señalan que en el caso de la colectora Dellepiane, como se la proyecta de doble mano, ello provoca la pérdida de espacios verdes y el: “... **estrangulamiento del acceso** ...”, a varios establecimientos educativos que ya padecen veredas muy angostas.

- En cuanto a la seguridad, que el acceso/egreso a los túneles peatonales: “... **no permiten ver los recorridos y tener el control visual del espacio por el que los peatones deben circular...**”, lo cual propicia obvias situaciones de riesgo (fs. 26/32).

El día 21 de marzo de 2024, la Comisión de Planeamiento Urbano, Vivienda y Servicios, y Espacio Público, presentaron un dictamen a la Junta Comunal nº 8^[1], en el cual se señala que: “... *en Febrero de este año 2024 nos enteramos de un llamado a licitación con fecha concreta y muy cercana. Esta actitud es contraria al espíritu participativo de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Y dado que el proyecto afecta a calles secundarias que son de competencia exclusiva de las Comunas, la participación de la Junta Comunal 8 entendemos que es obligatoria (...) esta Comisión de Planeamiento*

Urbano, Vivienda y Servicios, y Espacio Público solicita a la Junta Comunal 8 que: (...) Se forme en este Consejo Consultivo un ámbito para la genuina escucha y participación de los vecinos, con el fin de poder exponer sus puntos de vista y propuestas, así como escuchar las de los proyectistas, y cumplir así con el espíritu participativo de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires...” (fs. 22).

No sólo vecinos/as del referido Barrio se manifestaron contrarios al proyecto del paso bajo nivel; con fecha 29 de febrero de 2024, el Presidente de la Junta Comunal nº 8, señor <PER_1> , se dirigió al ingeniero Pablo José Bereciartura, Ministro de Infraestructura del Gobierno porteño mediante la Nota nº NO-2024-09092165-GCBA-Comuna8, en la cual se señaló: “... entendemos desde esta Junta Comunal que es prioritario realizar una reunión con personal de esa dependencia, con personal de AUSA, la Junta Comunal 8 y vecinos del ejido, dado que no concebimos la obra en cuestión como un beneficio para nuestra Comuna. Se adjunta como archivo de trabajo solicitud de la Junta de Estudios Históricos y Culturales de Villa Lugano y Villa Riachuelo refrendada por un grupo de vecinos del ejido...” (fs. 294/295).

La nota vecinal adjuntada está firmada tanto por la Presidente de la Junta de Estudios Históricos y Culturales de Villa Lugano y Villa Riachuelo como por el párroco y los directivos de las principales escuelas del distrito. Señalan en la misma que no se oponen: “... al cierre de barreras, tampoco estamos en contra de obras en el Barrio, pero creemos que es necesario un proceso de conocimiento del proyecto, y también una oportunidad para que en nuestros Barrios las obras contribuyan a la mayor integración mejor circulación y ordenamiento del espacio público. (...) Lamentablemente la problemática barrial, es crítica, no se trata de discutir el gusto por un tipo de obra o de otra, sino de una problemática social, propia de un Barrio ubicado en el límite de la Ciudad, donde los recursos son escasos al tiempo de lograr orden, seguridad, circulación vial, tránsito hacia los lugares de estudio y de trabajo. La propuesta que nos hacen llegar seguramente cubre los estándares que uds. se proponen, pero nosotros quienes vivimos, estudiamos, transitamos, hacemos deportes, comerciamos, enseñamos en el Barrio sentimos que es tiempo de sentarnos a construir con el Estado, la transformación para nuestro desarrollo. • Nuestro Barrio tiene la mayor cantidad de matrícula escolar, y no podemos dar respuesta a ello, tenemos túneles que han sido saqueados y están a nivel y los domos no lo han

registrado, tenemos muchas poblaciones vulnerables, y necesitamos integración y fomento para volver a ser el Barrio pueblo de nuestra canción insigne. El 1'6 de febrero de 2024, se radicó la denuncia de cómo quedó un túnel pedido por los vecinos por debajo de la Autopista Dellepiane allá por los años 1955, se tuvo que cerrar hace años por la inseguridad, se puso en valor y se le dio un fin cultural: 'el túnel de los artistas'. (...) Necesitamos espacios a cielo abierto, abrir calles, los domos se instalan y los deshabilitan los amigos de lo ajeno. Necesitamos un estado que pueda escucharnos, por eso decimos No a los túneles, como slogan, aunque queremos seguir escuchando de que se trata la propuesta, pero pedimos la escucha genuina al vecino, un tiempo para la devolución de lo que uds. nos contarán. Por eso pedimos detener el proceso de licitación para una escucha que comprometa al vecino y al Estado en dar una solución a fondo..." (fs. 296/298).

b) Sobre el proceso administrativo

En el año 2018 el Gobierno local se proponía desarrollar en el barrio de Villa Lugano de esta Ciudad, dos (2) túneles vehiculares en bajo nivel: uno en el cruce de la calle Cafayate con la Avda. Piedra Buena, y el otro en Avda. Larrazábal y las vías del FFCC Belgrano Sur. Se sumaban a ellos un puente en la misma Avda. Piedra Buena y nuevas colectoras para la Autopista Dellepiane. Las obras estaban a cargo de la empresa AUSA.

La Agencia de Protección Ambiental convocó a la audiencia pública exigida por la Ley n° 123^[2] (según texto consolidado por Ley n° 6.588^[3]) de esta Ciudad, (Resolución n° 383 /APRA/2018^[4]), pero debido a la oposición vecinal el Gobierno porteño desistió del proyecto y se canceló la convocatoria (Resolución n° 425/APRA/2018^[5]). Durante cinco (5) años no se volvió a hablar de los pasos bajo nivel del barrio de Villa Lugano en esta Ciudad.

A principios del mes de marzo de 2024, vecinos/as del referido Barrio descubrieron a través de los medios de comunicación que las nuevas autoridades del Gobierno local habían decidido retomar aquel proyecto y se proponían iniciar el plan de obras 2024 con uno de los pasos bajo nivel antes cancelado^[6].

Tal es así que un mes antes del anuncio público -con fecha 8 de febrero de 2024- ya se había reunido el Directorio de la empresa AUSA con el fin de analizar sólo dos puntos: • la obra en las vías del FFCC Roca, • el Legajo de Compras n° 2024-01-0003 dedicado al “Proyecto Ejecutivo y Construcción del Paso Bajo Nivel Larrazábal y Vías del FFCC Belgrano Sur”.

Cabe señalar que el trámite otorgado por la empresa AUSA y el Gobierno local al desarrollo de este proyecto es insólitamente expeditivo y veloz.

Las nuevas autoridades del Gobierno de esta Ciudad, asumieron con fecha 7 de diciembre de 2023. A pesar de las fiestas propias de fin de año y del clásico mes de vacaciones de enero, el Acta del Directorio de la empresa AUSA, informó que el día 2 de febrero de 2024, su Gerencia Técnica había emitido un Memorándum sobre la obra, el cual había sido distribuido a los/as Directores/as y Síndicos/as, quienes habían recibido el informe detallado de la totalidad de los trabajos a ejecutar y sus correspondientes condiciones de contratación.

A los cuatro (4) días de ese Memorándum -con fecha 6 de febrero de 2024- la Gerencia de Asuntos Legales de la empresa AUSA presentó su Dictamen Legal n° 24/2024, conforme al cual no existirían impedimentos legales para llamar a la licitación acerca de la construcción del paso bajo nivel.

Apenas dos (2) días después -con fecha 8 de febrero de 2024- el Procurador General Adjunto de la Procuración General de Asuntos Fiscales y Responsabilidad Estatal, emitió el Dictamen identificado con el n° IF-2024-06782992-GCABA-PG, el cual concluye que una vez atendidas sus observaciones, el Directorio de la empresa AUSA podía aprobar el llamado a la licitación en cuestión.

O sea que la reunión del Directorio de la empresa AUSA para tratar el proyecto de obra se realizó el mismo día en que se emitió el Dictamen de la referida Procuración. Sin embargo, ese mismo día el Presidente de dicha Empresa informó al resto de los integrantes del Directorio que las observaciones de la Procuración ya habían sido saldadas por las dependencias especializadas de la empresa AUSA y que por lo tanto se podía convocar a la licitación. No es verosímil que una empresa resuelva las observaciones de la Procuración el mismo día en que se firma el Dictamen.

En resumen, la Procuración del Gobierno de esta Ciudad emitió Dictamen, la Gerencia de Asuntos Legales y las oficinas especializadas de la empresa AUSA respondieron a las observaciones del Procurador, y el Directorio se reunió, analizó y aprobó lo actuado -todo en un solo día, el 8 de febrero de 2024-.

Se trata de una obra a realizar durante quince (15) meses, con un monto estimado de pesos cinco mil ciento veinticinco millones (\$5.125.000.000.-) más el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a valores del mes de diciembre de 2023 (más los ajustes y ampliaciones propios de estos casos).

Los/as integrantes de la Comisión Fiscalizadora manifestaron en la reunión del Directorio que no tenían observaciones y el Directorio aprobó con voto unánime el llamado a licitación pública.

Bastaría con el resumen de este inadmisibles procedimiento para que la ciudadanía afectada por la obra manifieste su preocupación por el caso.

Ahora bien, el llamado a licitación de una obra pública implica la elaboración de los “pliegos de especificaciones técnicas”, documento en el cual el comitente (en este caso AUSA/GCBA) detalla las características que pretende que tenga el servicio solicitado, señala de manera detallada las actividades, las características técnicas, los procedimientos y los objetivos que deberá cumplir el prestador del servicio. Es la

referencia donde el comitente expone al contratado sus necesidades y expectativas. Los pliegos de especificaciones técnicas, en resumen, determinan las características y alcances del servicio que se contrata -en este caso la construcción de un paso bajo nivel-.

Ahora bien, si ya están definidos el presupuesto y el plazo (como vimos en el Acta de Directorio de la empresa AUSA), y si se licitan ese “proyecto/presupuesto/plazo” bajo las condiciones del pliego de especificaciones técnicas, entonces es bastante poco lo que queda por discutir.

Sin embargo, está pendiente el cumplimiento de la Ley n° 123 (según texto consolidado por Ley n° 6.588) de esta Ciudad, la cual establece el procedimiento técnico-administrativo de la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA).

II.- Normativa aplicable

La Constitución de esta Ciudad, establece que: “... *La Ciudad de Buenos Aires (...) organiza sus instituciones autónomas como democracia participativa y adopta para su gobierno la forma republicana y representativa. Todos los actos de gobierno son públicos...*” (art. 1°).

De igual forma, expresa en su art. 27, que: “... *La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio. La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora (...) La preservación e incremento de los espacios verdes, las áreas forestadas y parquizadas, parques naturales y zonas de reserva ecológica, y la preservación de su diversidad biológica (...) La regulación de los usos del suelo, la localización de las actividades y las condiciones de habitabilidad y seguridad de todo espacio urbano, público*

y privado. La provisión de los equipamientos comunitarios y de las infraestructuras de servicios según criterios de equidad social. La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte...”.

a) Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (PUA)

El PUA, aprobado por la Ley n° 2.930^[7] (según texto consolidado por Ley n° 6.588), es la: *“... ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas...”* (art. 1°); y, tiene como objetivo: *“... constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada y la transformación de la ciudad real...”* (art. 3°).

Dicha norma, en su art. 5°, estipula: *“... Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires...”*.

Claramente, entonces, se trata de la ley de referencia que por ninguna razón puede ser ignorada o minimizada en un proceso como el desarrollo de obras públicas que afectan la configuración, el ordenamiento y los usos y costumbres de un Barrio. Sin embargo, por lo menos los artículos del PUA que se citan a continuación no han sido debidamente considerados por el Gobierno local en el actual proceso de desarrollo de los pasos bajo nivel.

- Artículo 15: *“... Plan de comuna- Este Instrumento tiene por objetivo desarrollar, con la participación primaria de las propias Comunas, los aspectos particulares de sus respectivos territorios, debiendo guardar congruencia con los planes de las restantes Comunas y con los lineamientos establecidos por el PUA para la ciudad en su conjunto...”*.

A la fecha de la redacción de la presente Resolución, el Gobierno porteño no ha siquiera considerado la “participación primaria” de la Junta Comunal nº 8, ya sea que se la entienda desde el punto de vista institucional como una dependencia de gobierno descentralizado, o que se interprete a la citada Comuna como al conjunto de sus vecinos/as.

- Artículo 20: “... Evaluación de impacto- Estas evaluaciones son la instancia final obligada de cualquiera de los planes que se detallan en los art. 15 a 19 de la presente Ley. Considerarán la totalidad de efectos positivos y negativos de índole social, económica, urbanística y ambiental que puedan preverse como resultado de su realización. La comparación entre la Evaluación de Impacto y los escenarios futuros desarrollados en el Estudio Diagnóstico, será el fundamento de la decisión que se adopte con respecto a los Planes propuestos...”.

El incumplimiento de este artículo resulta doblemente relevante, por un lado porque en este caso el Gobierno local no considera la “totalidad de los efectos” que la norma la exige; y por el otro lado porque el “Diagnóstico 2020” no es tenido en cuenta por las autoridades, y lo que es aún peor, el proyecto en debate está en contradicción antagónica con la propuesta del diagnóstico. En efecto, éste propone la “elevación de las vías” del FCC Belgrano Sur pero el Gobierno porteño pretende desarrollar un paso bajo nivel.

- Artículo 25: “... Instrumentos de participación- Los diversos lineamientos e instrumentos del PUA deben ser decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular. Por tanto, se ajustarán los mecanismos ya existentes o bien se crearán nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las actividades participativas. Como soporte general de estos procesos se crearán instancias de gestión que garanticen la difusión pública y masiva de los diagnósticos, los lineamientos y los instrumentos del PUA, sin la cual los objetivos de los Instrumentos Participativos se verían severamente obstaculizados...”.

Precisamente una de las principales demandas de vecinos/as y representantes del Barrio en cuestión, es la de ejercer su derecho a la participación, que hasta ahora ha sido desconocido por el Gobierno porteño. El Poder Ejecutivo local encomendó a la empresa AUSA el desarrollo de una obra que años antes ya había sido rechazada, sin considerar la necesidad de escuchar la opinión comunal, se diría que prácticamente a espaldas de los/as interesados/as y sus derechos.

b) PUA Plan Urbano Ambiental - Diagnóstico 2020 - Comunas^[8]

La Ley n° 2.930 (según texto consolidado Ley n° 6.588) de esta Ciudad se sancionó en el año 2008 y luego de 10 años de debate se estableció un período de actualización de cinco (5) años (o cuando resultase necesario). Por eso, en el año 2020 la Secretaría de Desarrollo Urbano y el Consejo del Plan Urbano Ambiental (COPUA) iniciaron el proceso de actualización con el objetivo de incorporar al PUA conceptos e instrumentos para el desarrollo de esta Ciudad, de manera fiel con el espíritu de la norma de referencia.

El proceso de actualización del PUA prestó especial atención al aspecto participativo de la ciudadanía. A través de la Dirección General de Antropología Urbana se elaboró un análisis con perspectiva antropológica y territorial: *“... Esta mirada entiende al territorio como una configuración compleja que surge de múltiples interacciones entre sujetos individuales y colectivos en su singular apropiación, transformación, valorización material y simbólica del ambiente en el que se localizan temporal y geográficamente. El estudio se realizó a través de: • La incorporación de la perspectiva de los/as vecinos/as a la planificación y diseño urbano a escala comunal en la Ciudad. • Instancias de consenso entre las principales autoridades, referentes barriales y comunales con respecto a cuáles son las prioridades urbanísticas a abordar en cada una de las 15 comunas. (...) El 2020 finalizó con reuniones participativas online con las autoridades comunales, los consejos consultivos, vecinas y vecinos...”*.

Los criterios participativos con los cuales el Gobierno local elaboró el “Diagnóstico 2020” han sido ignorados en el actual proceso del paso bajo nivel de la Avda. Larrazábal. Mientras que para realizar este diagnóstico se mantuvieron reuniones con el Presidente de

la Comuna, con la Junta Comunal, el Consejo Consultivo y vecinos/as del Barrio en cuestión, para el caso de esta obra todos esos actores institucionales y sociales fueron ignorados. Y, como se verá a continuación, también son ignoradas las conclusiones y recomendaciones del citado Diagnóstico.

En efecto, en cuanto a infraestructura y movilidad el referido Diagnóstico destaca: *“... los principales proyectos de los últimos años: la realización del Metrobús del Sur, la elevación de las vías del FFCC Belgrano Sur para desactivar ocho barreras urbanas, la nueva Terminal de Ómnibus Dellepiane, el Centro de Transferencias de Cargas (CTC) en Avenida Roca y Pergamino que agiliza el manejo de cargas y tránsito pesado y mejora las condiciones ambientales y de calidad de vida de los vecinos y las vecinas, el nuevo Puente La Noria y el nuevo Puente Olímpico Ribera Sur, que cruza el Riachuelo y conecta la Ciudad con el municipio de Lanús de la Provincia de Buenos Aires...”*.

c) La Ley nº 123 (según texto consolidado por Ley nº 6.588) de esta Ciudad

La referida norma, señala que la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) fue creada con el fin de coadyuvar a: *“... a. Establecer el derecho de las personas a gozar de un ambiente sano, preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras. b. Preservar el patrimonio natural, cultural, urbanístico, arquitectónico y de calidad visual y sonora. c. Proteger la fauna y flora urbanas no perjudiciales. d. Racionalizar el uso de materiales y energía en el desarrollo del hábitat. e. Lograr un desarrollo sostenible y equitativo de la Ciudad. f. Mejorar y preservar la calidad del aire, suelo y agua. g. Regular toda otra actividad que se considere necesaria para el logro de los objetivos ambientales consagrados por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires...”* (art. 1º).

Respecto a las actividades alcanzadas, establece en su art. 5º, que: *“... Se encuentran comprendidos en el régimen de la presente Ley todas las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos susceptibles de producir impacto ambiental, que realicen o proyecten realizar personas humanas o jurídicas públicas o privadas...”*.

No necesita mayor explicación que una obra como el paso bajo nivel del barrio de Villa Lugano de esta Ciudad, se encuentra comprendido en el régimen de la referida Ley.

Ahora bien, en su art. 6º, se estipula que: *“... Las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos de construcción, modificación y/o ampliación, demolición, instalación, o realización de actividades comerciales o industriales, susceptibles de producir impacto ambiental, deben someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)...”*.

De modo que PREVIO a su “ejecución o desarrollo” esta obra debería someterse a una EIA.

Mientras, que en su art. 24, dispone que: *“... Finalizado el análisis de las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos categorizados como de relevante efecto ambiental y elaborado el Dictamen Técnico por parte de la Autoridad de Aplicación, el Poder Ejecutivo convoca en el plazo de diez (10) días hábiles a Audiencia Pública Temática...”*.

Es decir que PREVIO al comienzo de la obra se debe convocar a la audiencia pública.

Pero, en su art. 25, expresa que: *“... Concluida la Audiencia Pública, la Autoridad de Aplicación dispone de un plazo de quince (15) días hábiles para producir la Declaración de Impacto Ambiental (DIA).”*; documento que dispone: *“... a. Otorgar la autorización para la ejecución de la actividad, proyecto, programa o emprendimiento de que se trate, en los términos solicitados. b. Negar la autorización para la ejecución de la actividad, proyecto, programa o emprendimiento...”* (art. 26).

O sea que la obra no puede empezar hasta que se publica el DIA.

Esta Defensoría del Pueblo ha señalado en varios casos^[9] que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lleva adelante un cumplimiento puramente formal del procedimiento exigido por la Ley n° 123 (según texto consolidado por Ley n° 6.588) de esta Ciudad.

No obstante ello, también es cierto que aún bajo la lógica de un cumplimiento apenas formal, este procedimiento lleva bastante tiempo: juntar antecedentes, hacer investigaciones cuando es necesario, desarrollar el Estudio Técnico de Impacto Ambiental, el Manifiesto de Impacto Ambiental, el Dictamen Técnico, emitir el DIA y elaborar el Certificado de Aptitud Ambiental (CAA), todo ello lleva varios meses que por lo general se cuentan a partir de la licitación.

De tal manera, si bien hay tiempo suficiente para desarrollar un proceso de intercambio de opiniones y generación de acuerdos entre el Gobierno local, la empresa AUSA y la comunidad barrial, también es cierto que, si de ese acuerdo resultara una modificación sustancial del proyecto, entonces la empresa que obtenga la licitación planteará que se ven afectados sus derechos. En consecuencia, a fin de evitar situaciones judiciales de futuro incierto, lo más razonable sería suspender la licitación, debatir y llamar a una nueva licitación una vez establecido un acuerdo entre las partes.

La presente se dicta de acuerdo a las facultades otorgadas a esta Defensoría del Pueblo, por el art. 137 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual reza en su parte pertinente: “... *Es su misión la defensa, protección y promoción de los derechos humanos y demás derechos e intereses individuales, colectivos y difusos tutelados en la Constitución Nacional, las leyes y esta Constitución, frente a los actos, hechos u omisiones de la administración o de prestadores de servicios públicos. Tiene iniciativa legislativa y legitimación procesal...*”, así como también por el art. 36 y concordantes de la Ley n° 3^[10] (según texto consolidado por Ley n° 6.588) de esta Ciudad.

POR TODO ELLO:

**LA DEFENSORA DEL PUEBLO
DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**

R E S U E L V E :

1) Recomendar al Ministro de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ingeniero Pablo José Bereciartura, tenga a bien, disponer con relación al cruce de la Adva. Larrazábal y las vías del Ferrocarril (FFCC) Belgrano Sur:

a) la suspensión del proyecto y del proceso licitatorio a desarrollar un paso bajo nivel en el referido cruce de la Comuna nº 8, Contratación: 2024-01-003;

b) la conformación de una mesa de trabajo para intercambiar opiniones y consensuar las características que debería tener su reformulación, la cual deberá estar integrada por un/a representante del Ministerio a su cargo, un/a representante de la empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), un/a representante de la Junta Comunal nº 8, un/a representante de los/as vecinos/as del barrio de Villa Lugano y un/a representante de esta Defensoría del Pueblo.

2) Recomendar al Presidente de la empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), arquitecto Carlos Frugoni, tenga a bien, disponer la conformación de una mesa de trabajo para intercambiar opiniones y consensuar las características que debería tener la reformulación del cruce de la Adva. Larrazábal y las vías del Ferrocarril (FFCC) Belgrano Sur, la cual deberá estar integrada por un/a representante de la Empresa a su cargo, un/a representante del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad

Autónoma de Buenos Aires, un/a representante de la Junta Comunal n° 8, un/a representante de los/as vecinos/as del barrio de Villa Lugano y un/a representante de esta Defensoría del Pueblo.

3) Registrar, notificar, reservar en la Dirección para su seguimiento y oportunamente archivar.

Código 402

DGDAC/DACC/HI

co/COCF/CEAL

gd/SOADA/CEAL

Nsm/MAER/COMESA

Notas

1. [^](#) *En los términos del art. 28 del Capítulo Segundo del Reglamento del Consejo Consultivo Comunal de la Comuna n° 8.*
2. [^](#) *Ley n° 123, sancionada el día 10 de diciembre de 1998, promulgada con fecha 19 de enero de 1999, y publicada en el Boletín Oficial n° 622 del 1° de febrero de 1999.*
3. [^](#) *Ley n° 6.588, sancionada el día 10 de noviembre de 2022, promulgada con fecha 6 de diciembre de 2022, y publicada en el Boletín Oficial n° 6.517 del 12 de diciembre de 2022.*
4. [^](#) *Resolución n° 383/APRA/2018, sancionada el día 28 de septiembre de 2018, y publicada en el Boletín Oficial de fecha 1° de octubre de 2018.*
5. [^](#) *Resolución n° 425/APRA/2018, sancionada el día 25 de octubre de 2018, y publicada en el Boletín Oficial de fecha 26 de octubre de 2018.*
6. [^ https://buenosaires.gob.ar/noticias/jorge-macri-queremos-ser-una-ciudad-ordenada-y-segura-en-constante-desarrollo-y-acelerar](https://buenosaires.gob.ar/noticias/jorge-macri-queremos-ser-una-ciudad-ordenada-y-segura-en-constante-desarrollo-y-acelerar)



7. [^] [Ley nº 2.930](#), sancionada el día 13 de noviembre de 2008, promulgada con fecha 22 de diciembre de 2008, y publicada en el Boletín Oficial nº 3.091 del 8 de enero de 2009.
8. [^] <https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/media/document/2021/08/20/d8471adea35aef42e6c1b8e720d69775f8a97c2c.pdf>
9. [^] Como los proyectos "Distrito Joven", "Ba Playa" y las obras en la Reserva Ecológica Ciudad Universitaria-Costanera Norte.
10. [^] [Ley nº 3 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires](#), sancionada el día 3 de febrero de 1998 y publicada en el Boletín Oficial nº 394 de fecha 27 de febrero de 1998.