



## MEMORANDUM

**File classification:** MICI-BID-AR-2019-0150

**Date:** 25 July 2019

**To:** Victoria Márquez-Mees, MICI Director

**From:** Néstor Roa, Transport Division Chief (INE/TSP)

**cc:** Executive Vice President, Vice President for Countries, Vice President for Sectors and Knowledge, Infrastructure and Energy Sector Manager, Southern Cone Manager, Representative in Argentina, Environmental Safeguards Unit Chief, and Chief of the Sovereign Guaranteed Operations Division of the Legal Department

**Re:** Management Response to the Notice of Request Registration and Request for Management Response, Request MICI-BID-AR-2019-0150 in reference to the "Metropolitan Railroads Recovery Program – Roca Line: Plaza Constitución – La Plata Branch" – (AR-L1158).

---

### I. Introduction

The purpose of this memorandum is to present the Response of the Management ("Management") of the Inter-American Development Bank ("Bank") to the "Notice of Request Registration and Request for Management Response" sent by the Bank's Independent Consultation and Investigation Mechanism ("MICI") to Management via email on 24 June 2019, in reference to case MICI-BID-AR-2019-0150 on the "Metropolitan Railroads Recovery Program – Roca Line: Plaza Constitución – La Plata Branch" (AR-L1158).

### II. Background

On 12 September 2013, the Bank's Board of Executive Directors approved the conditional credit line for investment projects (CCLIP) for the Metropolitan Railroads Recovery Program (AR-X1018), as well as the first individual loan of the CCLIP for the Comprehensive Improvement Project For The General Roca Railroad: Plaza Constitución – La Plata Branch Line ("Project"). The financing is a specific investment loan to the Government of Argentina (GoA) for up to US\$300,000,000, with local matching funds of US\$200,000,000. The Project's executing agency is the Ministry of the Interior and Transportation (MIT), acting through its Central Execution Unit (CEU).

The respective Loan Contract No. 2982/OC-AR ("Loan Contract") between the Republic of Argentina and the Bank was signed on 13 December 2013. Management declared the loan

eligible for disbursements on 29 July 2014. To date, the Bank has disbursed 87.46% of the loan proceeds.

The Project's general objective is to contribute to the renovation and electrification of the passenger rail service on the Plaza Constitución–La Plata branch line (52.6 km) of the General Roca Railroad. The project's specific objective is to help reduce travel times and accident rates, and improve the reliability and comfort of the service, thereby increasing this branch line's share of passenger ridership in the Buenos Aires – La Plata corridor. This objective would be achieved through the different components of the loan, specifically:

Component 1. Engineering and administration. Covers the preparation of project documents, administration/monitoring/evaluation and audit.

Component 2. Works, supervision, and technical support. Consists of the construction and upgrading of rail superstructure and infrastructure, supervision and socio-environmental feasibility aspects (prevention, mitigation, and compensation measures for the construction of the works, provided for in the respective Environmental and Social Management Plans [ESMP]; and the Involuntary Resettlement Plans [IRP] that must be developed).

The construction work at issue in the Request (underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> in the City of La Plata) is included in Component 2 of the Project.

Based on the Bank's Environment and Safeguards Compliance Policy (OP-703), the Project was classified as environmental Category "B," since: (i) the nine subprojects to be financed will be executed on the railroad's existing route, which is surrounded by areas with significant urban development; (ii) the potential adverse impacts will be associated principally with the construction phase and will generally be of medium magnitude, limited in scope, reversible, and temporary; and (iii) the mitigation measures to be adopted are well known and easily implemented.

### **III. Request to MICI**

On 24 June 2019, MICI sent Management the Notice of Request Registration and Request for Management Response ("Notice") related to Request MICI-BID-AR-2019-0150 in reference to the Project. The Request was filed by a group of numerous individuals residing in the city of La Plata, Buenos Aires ("Requesters"), self-designated as "Neighbors United for the City," who claim to have been affected by the railway works of the "underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> in the City of La Plata," which is part of the works of Component 2 of the Loan Contract.

The Requesters allege that they have been affected because "the IDB has failed to comply with one or more of its Relevant Operational Policies (OP-102 and OP-703)," insofar as it did not carry out the work through international competitive bidding (ICB) and because "there was neither a public hearing nor an Environmental Impact Statement" for the Project. They specifically mention: (i) the lack of information regarding safety and prevention measures in the area through which a gas main passes; (ii) the increased division of the area, which negatively affects daily traffic and the safety of three primary schools, a kindergarten, a first aid clinic, and a police station; (iii) the inadequacy of the environmental impact study ("it deliberately failed to consider all the social, legal, and environmental aspects that this work will affect"); (iv) disregard for the ordinances, urban codes, and laws in force in the City of La Plata and the Province of Buenos Aires; (v) intervention in sensitive "National Historic Public Heritage" areas; (vi) changes to and destruction of the planned layout of the city; (vii) lack of approval by the city's highest authority; and (viii) the complete removal of trees without

holding a public hearing with community participation and obtaining authorization from the Provincial Agency for Sustainable Development (OPDS) of the Province of Buenos Aires.

#### **IV. History/Timeline of the work that is the subject of the complaint**

Between 2012 and 2013 the Bank worked on the preparation of both the CCLIP and the Project. The Loan Proposal includes the Environmental and Social Management Framework (ESMF) which comprises a socio-environmental diagnosis of the entire Program and outlines requirements for each individual project to be financed under the CCLIP.

Management published the Loan Proposal on 27 August 2013 on the Bank's website (<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-339804259-24>). This document includes, as electronic links that were posted on the Bank's website on 10 July 2013:

- The ESMR (<https://www.iadb.org/Document.cfm?id=EZSHARE-339804259-19>); and
- The ESMF for the Program (<https://www.iadb.org/Document.cfm?id=EZSHARE-339804259-18>).

In compliance with the requirements of the ESMF, and once the respective engineering design had been defined, the School of Engineering of the National University of La Plata (UNLP), through the Civil Engineering Research and Development Unit (UIDIC/UIDET), prepared the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) for the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup>. The specific public consultation for this work was structured in two sessions: the first was held on 13 May 2016 through an Institutional Consultation Workshop, which was attended by representatives of the Municipality of La Plata, the Associations of Architects and Engineers, and the UNLP, in order to provide them with information about the work and an opportunity to express their concerns. For the second consultation session, residents of the city of La Plata were invited to participate in a Citizen Dialogue Day on 31 May of the same year. The event was announced through a number of print media outlets and was attended by 85 people. After these sessions, the UIDIC/UIDET incorporated the recording and summary of the results of the public consultations into the ESIA, which is currently available on the website of the National Ministry of Transportation.<sup>1</sup> Based on this, the Central Executing Unit (CEU) submitted the ESIA for the project to the Environmental Application Authority of the Municipality of La Plata.<sup>2</sup> The municipal authority then issued the "Environmental Impact Statement" approving the proposed project and declaring its "Environmental Suitability," as stated in the Resolution recorded at pages 1743 and 1744 of the Municipal Resolutions Registry, dated 29 July 2016 (see Annex I). In Article 3 of the Resolution, the Municipality of La Plata also approved the ESIA for the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup>, which had been submitted to the Office of the Undersecretary of Environmental Management. The ESIA was also made available to the public on the Bank's website on 30 November 2016 (<https://www.iadb.org/Document.cfm?id=EZSHARE-339804259-71>).

For its part, the City Council of La Plata, by Decree 37 of 18 May 2016, declared the completion of the works and the operation of the La Plata-Constitución railway branch to be of public interest (see Annex II).

---

<sup>1</sup> See: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/proyectos-uec/mejora-integral-fc-roca>

<sup>2</sup> The Comprehensive Law on the Environment and Natural Resources of the Province of Buenos Aires (Law No. 11.723) establishes in Annex II, point 2, paragraph d, that "Building interventions, street openings, and road interventions" are projects for which the Environmental Impact Assessment is the responsibility of the Municipal Environmental Authority.

Between late November and early December 2018, before work began on the underpass, the Communications Department of the Municipality of La Plata conducted a broad consultation with residents in the vicinity of the site.<sup>3</sup> This was implemented through a coincidental sample survey of residents of the city of La Plata (2,610 interviews) that made it possible to gather information on their knowledge and opinions about the underpass construction. The summary document containing the results obtained is presented in Annex III.

In accordance with the Policies for the Procurement of Goods and Works financed by the Bank (GN-2349-9), the construction of the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> was tendered through international competitive bidding (ICB). The Ministry of Transportation evaluated three bids and awarded the works contract to the UTE “Eleprint S.A. - ECAS S.A. - OCSA S.A. - INSA S.A. – UT” through Resolution No. RESOL-2018-954-APN-MTR of 25 October 2018. The respective contract was signed on 14 December 2018, and on 5 February 2019 the construction commencement certificate was signed. As part of the contractual requirements, the Contractor’s Technical Unit was required to keep a record of claims/interactions with residents. In addition, a Complaints Management Mechanism was established within the construction office. To date, no complaints have been received by this means.

The Underpass construction is currently underway, with nearly 30% of the work completed. The contractor’s construction office is located on site, with the respective permit granted by the Municipality of La Plata through Authorization 516/2018 (see Annex IV).

On 23 January 2019, two residents of La Plata who were opposed to the construction of the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> appeared at the Bank’s Country Office in Argentina. In particular, the two residents had concerns similar to those raised in the Request (outdated ESIA, public hearing not held, and relevant municipal authorizations not obtained). At the end of this meeting, Management recommended that they contact the Ministry of Transportation’s CEU for further details regarding the work in question.

Subsequently, on 8 February 2019, two more residents of the City of La Plata appeared at the Bank’s Country Office in Argentina with similar remarks on the construction of the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup>, as well as on the historical heritage aspect and the integrity of the bidding process. Management again recommended that they contact the CEU for more information and the Office of Institutional Integrity (OII) to discuss potential acts of corruption by companies working on Bank-financed projects.

## **V. Comments from Management**

Management has examined the points included in Request MICI-BID-AR-2019-0144 referring to the Project’s construction of the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup>, and has the following remarks with regard to each of them:

- (i) *Absence of international competitive bidding, public hearing, and environmental impact statement for the construction of the underpass at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup>.* The work cited in the Request was tendered according to established international competitive bidding procedures.<sup>4</sup> The executing agency held an Institutional Consultation Workshop and a Citizen Dialogue Workshop in May 2016 and the Municipality of La Plata issued the respective “Environmental Impact Statement” in July 2016.

---

<sup>3</sup> This exercise required preparatory meetings between the Municipality’s team and the National Ministry of Transportation (through its works and communications departments).

<sup>4</sup> See details at: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/licitaciones-y-contrataciones-uec/2016>.

- (ii) Gas main: security measures and applicable law. The need to remove and relocate a 6" steel medium pressure natural gas network pipe was identified during the preparatory work for the construction. To this end, the distribution company Camuzzi Gas Pampeana prepared project No. 02-015728-00-19 "Removal of medium pressure network" in accordance with the technical specifications and regulations governing this type of activity (see list in Annex V). The ESIA also detected the presence of a 24" pipeline in the project area. This resulted in an adjustment to the original project plan in order to avoid affecting the pipeline (to ensure safety and prevent specific risks), and allowing it to continue to operate as it currently does, buried under the central boulevard of the underpass.
- (iii) Effects of the underpass: increased division of the area and adverse effects on traffic flow and safety. Considering the current and future frequency of railway service and the location of the underpass at the main entry point to La Plata from the highway that connects it to the city of Buenos Aires, the work is expected to substantially improve the quality and safety of traffic in the area. With regard to the latter, it should be noted that the pedestrian crossings at this site are currently in poor safety conditions due to the physical impossibility of placing barriers, as can be seen in the image in Annex VI. The underpass will not affect the safety of public interest institutions (such as primary schools, kindergartens, first aid clinics, and police stations), which are adequately accessible through semi-pedestrian streets and pedestrian crossings that use ramps.
- (iv) Shortcomings in the ESIA and lack of Environmental Impact Statement by OPDS. An ESIA was prepared containing, *inter alia*, the legal framework, an environmental and social baseline, an impact analysis, minimization measures, and a public consultation and outreach program. It is understood that the OPDS (Provincial Agency for Sustainable Development) is not the proper authority in this case to issue the Environmental Impact Statement for the work, and therefore it is explained in the following point.
- (v) Compliance with ordinances, urban codes, and laws in force in the City or Province of Buenos Aires. Under Law 11.723 of the Province of Buenos Aires<sup>5</sup> The Municipal Environmental Authority is responsible for carrying out the relevant Environmental Impact Assessment processes, including: building interventions, street openings, and road improvements, as is the case here. The Municipality of La Plata therefore conducted this assessment process, declaring the project's environmental suitability and officially approving the work in question (see section IV and Annex I).
- (vi) Significant negative impacts of the work outside the railway track. The environmental impacts, both positive and negative, have been described and evaluated in the ESIA that was prepared and published (see pp. 109-129), and which also proposes the appropriate mitigation measures.
- (vii) Approval by the City Council of La Plata. The City Council of La Plata approved by decree a declaration of public interest for the electrification project of the Constitución-La Plata railway branch, which includes the underpass work (see section IV and Annex II).

---


<sup>5</sup> Comprehensive Law on the Environment and Natural Resources No. 11.723 – Annex II Project Works or Activities submitted to the EIA process by the Municipal Environmental Authority - Section II, Point 2), paragraph d.

(viii) *Complete removal of trees in the project area.* The work does not require the complete removal of trees, but would affect 76 specimens of the 253 located in the area of intervention, which accounts for 30% of the present woodland (the surveys and calculation of the above are detailed on pages 64 and 65 of the published ESIA). After the ESIA was approved, the CEU prepared a forestation plan for this project where the calculation was adjusted, resulting in 78 rather than 76 specimens that will be affected, of which 24 will be transplanted and relocated in the vicinity and 54 will be removed and offset by the planting of 270 new specimens. To this end, there is a compensatory reforestation plan whereby five specimens will be planted for every tree removed, using only native species. Annex VII includes an outline of the proposed afforestation plan, showing the relocation of the transplanted trees, the maintenance of the 165 trees present in the area, and the spatial distribution of the 270 new trees, with an indication of the species used.

Finally, in connection with the construction of the Roca railway underpass at the intersection of 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> streets in La Plata, Management has identified information concerning a **judicial proceeding captioned “PIERONI, ALBERTO ENRIQUE v. NATIONAL MINISTRY OF TRANSPORTATION Re: AMPARO COLECTIVO [joint petition for a constitutional remedy]” (case file No. 37232/2017) that is pending before Federal Civil, Commercial, and Administrative Court No. 2 of La Plata.**

Management is available to assist MICI with any information or documentation on the Program that is the subject of the registered Request.

## Annex I: Registry of Municipal Resolutions for the General Roca Railway Improvement Project



*Municipalidad de La Plata*

Periodo 2016

Registro de Resoluciones

Folio N° 01743

LA PLATA, 29 JUL 2016

**VISTO:**

La Nota UEC N° 7U6-16, Ref.: Proyecto para la Mejora Integral del Ferrocarril General Roca. Ramal Plaza Constitución – La Plata – BID 2962/ OC – AR, por la cual la Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Transporte de la Nación, solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el Estudio de Impacto Ambiental referente al subproyecto de Paso Bajo a Nivel en las calles 1 y 32 del Municipio de La Plata; y

**CONSIDERANDO:**

Que se toma vista del documento N° GN-MD-GEN-004 Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAyS) referido al subproyecto Paso Bajo a Nivel en las calles 1 y 32 de La Plata, elaborado por la Unidad de Investigación Desarrollo, Extensión y Transferencia, Gestión Ambiental (UIDET GA) de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata;

Que el EIAyS, encuadra dentro de lo dispuesto por la Ley 11.723: Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y de los requerimientos exigidos por el Instructivo aprobado por Resolución de la ex Secretaría de Política Ambiental N° 538/99;

Que el Proyecto encuadra en el marco de la Ord. 10703 (Código de Ordenamiento Urbano), como U/C3, con presencia de edificaciones de viviendas familiares, multifamiliares, comerciales y con industrias de primera categoría y por la cual se prevé la realización de E.I.A. para obras de Infraestructura de Servicios en Área Urbana;

Que a fs. 120-130 del documento, se describen y evalúan los impactos ambientales del proyecto, tanto en la etapa de construcción como de operación;

Que a fs. 131-138 del documento, se describen las medidas de minimización de los impactos negativos;

Que a fs. 151-152 del documento, se sintetizan en las conclusiones del EIAyS, los aspectos positivos y negativos del proyecto:

Aspectos positivos:

- Mejor calidad del transporte público
- Mejor circulación sobre calle 1
- Buena calidad del diseño de Proyecto Ejecutivo

Entre los aspectos negativos:

- Impacto visual del paso bajo nivel para vecinos frentistas a la obra.
- Anulación de la posibilidad de soterrar las vías del ferrocarril.
- Mayor trayecto de distancia para peatones que deberán cruzar bajo nivel de la calzada.
- El Proyecto Integral del ferrocarril Roca no contempla la construcción de otros pasos bajo nivel complementarios al de 1 y 32.
- Aumento del efecto barrera existente debido al aumento de la frecuencia de paso del tren.

Que se relevó la zona de influencia directa y analizó toda la información preliminar proporcionada por la UIDET GA;

Que se elaboró un informe con diferentes observaciones y recomendaciones sobre el EIAyS, el cual fue enviado para su consideración e incorporación;

Que los principales impactos negativos en la etapa constructiva son de carácter temporal y minimizables, a través de buenas prácticas ambientales en el proceso constructivo, llevadas a cabo a través de la aplicación de Programas de Gestión Ambiental;

Que, en la etapa operativa, la mayoría de los impactos negativos han sido superados y los beneficios de la obra son percibidos por el conjunto de la población;

Que a pesar de que el proyecto incautará una gran parte de la zona verde aledaña al cruce así como generará algunas alteraciones en el flujo de tránsito de las calles vecinas, se proponen en el plan de gestión ambiental estrategias para minimizar las molestias en la circulación del tránsito y un plan de revegetación y paisajismo (fs. 157-160);

Que a pesar que el emprendimiento genere algunos impactos negativos sobre los diferentes parámetros ambientales descriptos en el presente EIAyS, la construcción del paso a nivel de la Av. 1 y 32, propiciará mejores condiciones para la calidad de vida de la población local, debido a que se trata de un proyecto altamente necesario y beneficioso para la población platense y de la región metropolitana (que se traslada a La Plata con frecuencia), el cual contribuirá a minimizar el efecto barrera (intensificado por la mayor frecuencia del Ferrocarril Gral. Roca, tramo La Plata – CABA) cuyos impactos negativos significativos estarán restringidos a las áreas de influencia directa e indirecta;

Que de acuerdo con la caracterización tipológica establecida en la clasificación definida por el BID sobre la sensibilidad del medio natural y social, que se detalla en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), la obra queda categorizada como de baja sensibilidad, no afectando los siguientes ítems.:

- Área Protegidas
- Zonas sensibles o críticas desde el punto de vista ambiental.
- Se ubica en una zona de topografía plana.
- Se ubica en una zona área de baja vulnerabilidad a potenciales desastres naturales.
- No afecta predios ni viviendas particulares.
- No afecta a pueblos indígenas.
- No afecta a sitios arqueológicos ni de riqueza cultural.
- La zona del cruce es un área antropizada con actividades comerciales, institucionales y residenciales y una gran zona verde que transforma a la calle 32 en un boulevard de dos manos.
- La densidad habitacional de esa zona de influencia directa es media a baja.



Municipalidad de La Plata

Período 2016

Registro de Resoluciones

Folio N° 01744

Que se ha participado en instancias de consulta destinadas a especialistas, funcionarios y técnicos, así como también en espacios de participación y diálogo con los vecinos afectados directamente por el proyecto, pudiendo éstos, expresar abiertamente sus opiniones;

Que en las instancias de participación ciudadana, no se presentaron objeciones al proyecto ejecutivo en lo relativo a las cuestiones técnicas constructivas ni sobre los planes de mitigación de los impactos ambientales negativos;

Por ello;

**EL SECRETARIO DE ESPACIOS PUBLICOS Y GESTION AMBIENTAL**

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1°:** Emitir la presente DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, en el marco de la Ley 11.723: Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales, la cual en su artículo 20° establece que: La DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL constituye un acto administrativo de la autoridad ambiental provincial o municipal.-

**ARTÍCULO 2°:** Declarar la APTITUD AMBIENTAL y APROBAR el subproyecto Paso Bajo a Nivel en las calles 1 y 32 del Municipio de La Plata, en el marco del Proyecto para la Mejora Integral del Ferrocarril General Roca. Ramal Plaza Constitución – La Plata – BID 2982/OC.-

**ARTÍCULO 3°:** Otorgar la APROBACIÓN del E.I.A. presentado ante la Subsecretaría de Gestión Ambiental, bajo los condicionantes mencionados en los Arts. 5° y 6°.-

**ARTÍCULO 4°:** Otorgar la autorización para la ejecución de la obra mencionada en el Art. 2°.-

**ARTÍCULO 5°:** La validez de la presente Declaración de Impacto Ambiental será durante el tiempo que duren las tareas vinculadas al proyecto referido en el Art. 2°, tanto en la etapa de construcción como de operación y en cuanto se cumplan con las medidas de minimización y de mitigación de los impactos ambientales negativos, detallados en el Plan de Gestión Ambiental, enunciados en la Evaluación de Impacto Ambiental y Social presentada.-

**ARTÍCULO 6°:** Dar lugar a las tareas de Rescate e Investigación Arqueológica, durante el inicio y desarrollo de las tareas de construcción de la Obra del Paso Bajo Nivel de las calles 1 y 32. La investigación mencionada se encuentra enmarcada en el Proyecto: "Arqueología Histórica del Partido de La Plata, Provincia de Buenos Aires. Sus sitios fundacionales, casco urbano y rural", ha sido autorizada por la Dirección Provincial de Museos y Preservación Patrimonial bajo el N° de Registro 2014-3-A-118-1, en donde se considera necesaria y oportuna la intervención del equipo de investigación arqueológica encabezado por la Lic. María Inés Casadas.-

El trabajo será desarrollado en virtud de trabajos previos de investigación realizados en el área de las calles 116 y 531, efectuados en el año 2003, los cuales han dado como resultado el hallazgo de restos arqueológicos correspondientes a un antiguo Puesto Rural

de principios del siglo XIX. Asimismo, se destaca que las obras del paso bajo nivel se desarrollarán sobre lo que era en el siglo XIX el antiguo Camino Real que corría por la actual avenida 1, habiendo sido éste uno de los accesos a la ciudad, motivo por el cual, cabe una elevada posibilidad que se hallen restos históricos en todo su recorrido, dado su alto potencial arqueológico.-

**ARTÍCULO 7º:** El otorgamiento de la presente autorización, no empece el cumplimiento de toda otra normativa vigente exigible en la forma, plazos y alcances que la autoridad ambiental disponga.-

**ARTÍCULO 8:** Regístrese, comuníquese y archívese.-

JUAN I. MARTÍNEZ AYERRA  
SECRETARIO  
Secretaría de Espacios Públicos  
Gestor Ambiental

**Annex II: Decree No. 37 of the Municipality of La Plata**



Expte. 61287

*Las Malvinas son Argentinas*  
LA PLATA, 18 de mayo de 2016

El Concejo Deliberante, en  
su Sesión Ordinaria N° 7, celebrada en el día de la fecha, ha sancionado el siguiente:

**DECRETO N° 37**

**ARTICULO 1°:** Declarar de Interés Público para el Municipio de La Plata, la finalización, de obras del ramal ferroviario La Plata-Constitución y puesta en funcionamiento del servicio de tren de pasajeros.-

**ARTICULO 2°:** De forma.

Annex III: Summary of consultations





## CONCLUSIONES

- Hay un conocimiento sobre la obra del **51%**, quienes más la conocen son los vecinos del barrio Tolosa (7 de cada 10 personas).
- **6 de cada 10 vecinos de Tolosa** consideran que están **"muy o bastante de acuerdo"** con la obra, 2 **"poco de acuerdo"** y 2 **"nada de acuerdo"**.
- **8 de cada 10 personas** entrevistadas en **Plaza Moreno** y **7 de 10** en la estación La Plata indicaron estar **"muy o bastante de acuerdo"** con el paso bajo nivel.
- En promedio existe una percepción positiva del **65%**, quienes están **"muy o bastante de acuerdo"** con la construcción del paso bajo nivel, mientras que un **12%** está **"poco de acuerdo"**, un **13%** **"nada de acuerdo"** y 10% que prefirió no responder.
- El **66%** de los usuarios del Tren Roca está **"muy o bastante de acuerdo"** con el paso bajo nivel.
- Un **46%** del total de los encuestados afirmó haber sufrido o escuchado de algún **accidente vial** en la intersección de calle 1 y 32, confirmando el **peligro vial** que representa este cruce ferroviario.

## ¿DE QUE MANERA SE ENTERARON DE LA OBRA?



Si sumamos **vecinos** (25%), **amigos** (12%) y **familiares** (5%) nos da como resultado que el **40%** de las personas saben de la obra por el “**boca a boca**” de la comunidad. El **diario** con **25%** y las **redes sociales** con **17%** son también en este caso las principales fuente de información.

→	Diario	25%
→	Vecinos	24%
	Redes Sociales	17%
→	Amigos	12%
	Radio	7%
	Televisión	5%
→	Familiares	5%
	Folletos y cartelería	5%

## PREGUNTAS DE LOS VECINOS



- ¿Cuándo empieza y cuando termina? ¿Que pasa si la empresa no cumple con el plazo?
- ¿Quién financia la obra y quien está a cargo?
- ¿Impacta en el medio ambiente?
- ¿Alguien va a controlar que los arboles sean trasplantados, y/o se planten 3 por cada extracción?
- ¿El tren va a dejar de pasar por la obra? ¿Va a tener más frecuencia?
- ¿Qué beneficio traería la obra al vecino? ¿Cómo se verán afectados los vecinos que vivimos acá?
- ¿Que pasa con la barrera? ¿cuales son las calles que se cortan y desde donde?
- ¿Alguien va a supervisar el tema de la seguridad en el lugar de las obras?
- ¿Cómo será el cruce peatonal? El proyecto incluye bisisendas?
- ¿Se van a generar puestos de trabajo? ¿serán locales o de afuera?
- ¿Desde donde va a empezar el túnel? ¿Pasan los micros, colectivos y ambulancias también por ahí o es solo de autos?
- ¿Cómo se van a desviar los colectivos?
- ¿A partir de que calle los autos van a utilizar los carriles del paso bajo nivel?
- ¿El tema de las inundaciones se solucionaría en ese sector?
- ¿Que va a pasar con el estacionamiento? Hoy en día la zona ya no da abasto...”

## TESTIMONIOS A FAVOR



Los principales motivos por los que la gente esta de acuerdo con la obra son: **Transito más fluido, mejora la seguridad vial, da un ordenamiento urbanístico, facilita un cruce peatonal seguro, mejora la seguridad con iluminación y cámaras de seguridad, genera empleo y permite aumentar la frecuencia del tren.**

- *"Cuida la vida de la gente".*
- *"Porque **agilizaría** el tránsito ya que se provocan muchas colas de autos por el paso del tren."*
- *"Para agilizar el caudal de autos, para que puedan pasar las ambulancias que van a los hospitales, para **evitar accidentes de tránsito.**"*
- *"Principalmente porque generaría un **orden a nivel urbanístico, reduciría accidentes y evitaría el embotellamiento.**"*
- *"Porque es una zona difícil de cruza para el vecino, va a ordenar el tránsito. Quizás si este bien **iluminado** sería más seguro para el peatón."*
- *"¿Si **beneficia a la sociedad** como no voy a estar de acuerdo?"*
- *"Está bueno para que no se genere **quilombo de autos** cuando pasa el tren, que **es lo que siempre pasa.**"*
- *"**Tuve un accidente y era hora que hagan algo.**"*
- *"Porque va a **generar puestos de trabajo**, que hoy día está difícil en este país, además ayuda a mejorar el tránsito de autos".*
- *"Soy vecina de Tolosa y toda obra que sea para mejor, va a ser **bienvenida**. Va a ayudar mucho en el tránsito, **La Plata es un desastre en ese sentido.**"*
- *"Porque no solo va a ayudar a que **el tren pase más seguido**, sino que también a los vecinos y el tránsito de la zona".*
- *"En 1 y 32 tuve un **accidente**, yo iba en la moto y me atropello un auto".*
- *"**Muy de acuerdo con este proyecto**, inclusive favorece que los **galpones de Tolosa** vuelvan a funcionar".*

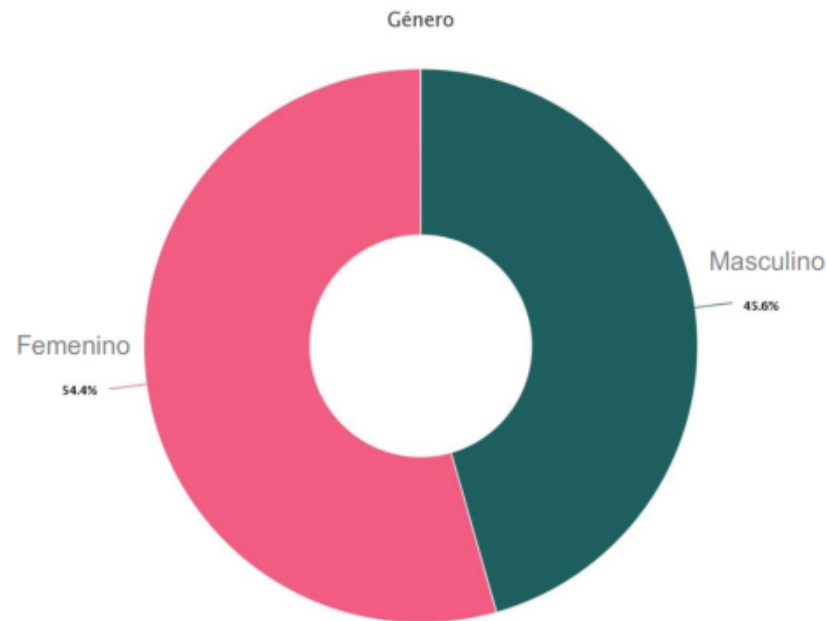
## TESTIMONIOS EN DESACUERDO



Los principales motivos por los que la gente esta en desacuerdo con la obra son: **Disminución del parque, división de la ciudad y aislamiento de Tolosa, cambio en las paradas de colectivos, temor a inundaciones, traslado de la terminal de La Plata a Tolosa e inconformidad con la traza del tren (no tiene que llegar al centro), soterramiento.**

- “Porque ya ví otros pasos bajos niveles que se han **inundado** y además queda la calle **2 cortada, comerciantes sin trabajo.**”
- “Por el **levantamiento de parque de 32** y el cambio en el tránsito, **cambio de las paradas de colectivos** que no sabemos como se van a dar. “
- “Porque como vecina de la plata estoy en desacuerdo que se **divida en dos la ciudad**. Urbanísticamente es una mala obra”.
- “Pienso que la solución **a largo plazo es soterrar el tren** por el impacto social que genera la separación del barrio.”
- “Lo ideal sería que **el tren no entre hasta acá** como ahora. Pero como no hay otra opción capaz lo del paso bajo nivel sirve. Espero que también cambien las vías para que no haya tanto ruido ni vibraciones en las casas cuando pasa el tren.”
- “Creo que es una obra **que saca mucho espacio verde y divide tolosa**. Va a ser mas inseguro por los robos bajo el paso.”
- “Estoy **a favor del soterramiento**. Porque queremos que sea avenida sobre 1. Esta división de las vías no las queremos “.
- “No es una obra pensada para los platenses, esta pensada para los porteños para que vayan al estadio único. No tiene que llegar el tren hasta el centro, divide toda la ciudad.”
- “Rompen toda la circulación. **El tren no tendría que llegar hasta el centro tienen que terminar en Tolosa** y el resto de los pasos no tendría que estar cortado.”
- “porque no se resuelve nada, también tendrían que hacer otro paso bajo nivel en 38 porque todos esos vehículos van a terminar acá y van a colapsar la zona. La otra opción es **que trasladen la terminal de trenes y de colectivos de La Plata hasta Tolosa** y de ahí colocar colectivos que vayan hasta el centro de la ciudad. En las grandes ciudades del mundo se están sacando todas las terminales del casco urbano. Otra manera es que **construyan las vías por debajo del nivel del suelo.**”

## PERFIL DEL ENTREVISTADO



### Educación:

- 9 de cada 10 entrevistas tiene secundario completo o más.

### Ocupación

- El 60% de la población encuestada trabaja.
- El 13% estudia y trabaja
- El 12% es jubilado/a

### Medio de transporte más frecuente:

- Colectivo: 47%
- Auto particular: 26%
- Tren: 9%
- Bicicleta particular 7%

### Edad:

- 18 a 24 años: 15%
- 25 a 34 años: 24%
- 35 a 44 años: 22%
- 45 a 56 años: 19%
- 57 o más: 20%

Equitativa distribución de casos por rango de edad

## METODOLOGÍA

Se implementaron encuestas de tipo coincidental con un trabajo coordinado entre el equipo de territorio del Ministerio de Transporte nacional y el equipo de cercanía de la Municipalidad de La Plata. El objetivo fue medir el conocimiento y opinión de los vecinos sobre la obra.

### TERRITORIO



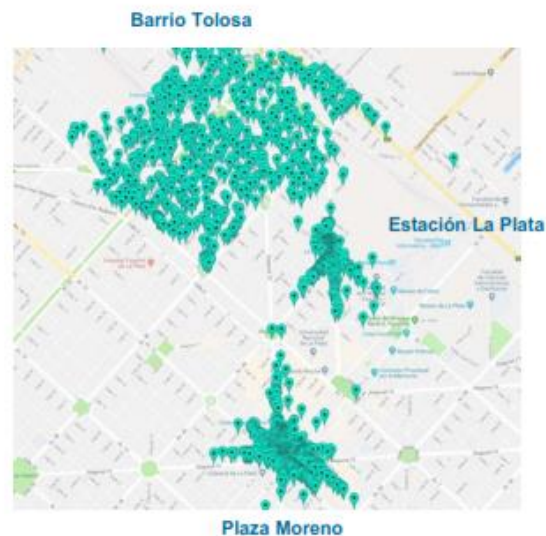
**Técnica**= Encuestas coincidentales en territorio, 2610 casos.



**Distribución de campo**= Barrio Tolosa (882 casos), Plaza Moreno (950 casos) y estación de tren La Plata (777 casos).



**Fecha de trabajo**= Del 25 de noviembre al 07 de diciembre.





Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

## Annex IV: Municipal authorization for the construction office



MUNICIPALIDAD  
DE LA PLATA

DIRECCIÓN DEL  
USO DEL ESPACIO  
PÚBLICO



Juntos en todo.

La Plata, 04 de Enero de 2019

Nota 475

### AUTORIZACIÓN N° 516/2018

ELEPRINT S.A.

Agr. Carlos Caracciolo

Por medio de la presente, se informa que se otorga el permiso para el uso del espacio público en la rambla de la zona comprendida desde "Av. 32 desde calle 4 hasta 116", a partir del día 14 de Enero de 2019 hasta el mes de Abril de 2020. Se colocará "Oficinas del obradores" para la ejecución de un bajo nivel en la dirección especificada. El responsable de la obra es dicha Empresa.-

Se informa que la presente autorización es de carácter precario, según lo establecido por el Art. 192 de la Ordenanza 9880.

Asimismo se solicita tener el mayor de los cuidados para no dañar el patrimonio de la ciudad y dejar la zona utilizada en perfectas condiciones de orden e higiene. El incumplimiento de los recaudos solicitados acarreará las sanciones previstas en la Ordenanza 6147.

La presente autorización es solamente para el uso del espacio público solicitado, en el caso de requerir bajada de luz y/o personal de control ciudadano, se deberá dirigir a la Dirección correspondiente, quedando sujetas a la disponibilidad de cada área.-



LEONARDO M. VILLAFRANCA  
Director  
Uso del Espacio Público  
Municipalidad de La Plata

## **Annex V: Technical specifications and regulations for gas pipelines**

“Regulations for the Management and Granting of Temporary Use Permits for Works Involving the Parallel Laying and/or Road Crossings of All Types of Underground and/or Above Ground Lines, in the Jurisdiction of the State Railway Infrastructure Management Company” (ADIFSE).

Technical Specifications (SCE), Working Instructions (I OR), Standards (N SM), Procedures (SCE-IN/PC), and Plans of Camuzzi Gas Distributor.

Argentine Standards for the Transportation and Distribution of Natural Gas (NAG)-100. Design, operation, and maintenance standards for natural gas transmission and distribution facilities of the National Gas Regulatory Agency (ENARGAS).

NAG-153 of ENARGAS. Environmental Protection in the Transportation and Distribution of Natural Gas.

**Annex VI: Current pedestrian crosswalk at 1<sup>st</sup> and 32<sup>nd</sup> Avenues (no barriers due to narrow sidewalks)**



Annex VII: Afforestation plan for the area of intervention

