

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. San Martín Tramo Retiro – Pilar ELECTRIFICACIÓN

Versión actualizada

Marzo 2023

**primero
la gente**



Ministerio de Transporte
Argentina

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	2
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO 2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	18
CAPÍTULO 3. CARACTERIZACIÓN DEL AMBIENTE	37
CAPÍTULO 4. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	210
CAPÍTULO 5. MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES	262
CAPÍTULO 6. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	289
ANEXO I. SUBESTACIÓN ELÉCTRICA TRANSFORMADORA	318
ANEXO II. MARCO NORMATIVO	448
ANEXO III. CARTOGRAFÍA	479
ANEXO IV. PRIMERA CONSULTA PÚBLICA	500
ANEXO V. SEGUNDA CONSULTA PÚBLICA	547
ANEXO VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	1289

RESUMEN EJECUTIVO

Se presenta el documento correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril General San Martín (Buenos Aires), subcomponente del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. San Martín Tramo Retiro-Pilar. Este último tiene como fin contribuir a la reducción de tiempos de viajes y niveles de accidentalidad, así como la mejora de la confiabilidad y confort del servicio, incrementando la participación de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del citado corredor. El mismo contempla las siguientes obras:

- Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vía (ADV) entre estaciones Retiro y Pilar;
- Electrificación por Catenaria en 25KV;
- Construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris y Puestos Auxiliares;
- Nuevo Sistema de Señalamiento con Protección Automática ATS;
- Nuevo Sistema de Telecomunicaciones y Tecnología;
- Adquisición de equipos de Instalación y Mantenimiento de Catenaria;
- Nuevo Taller de Alistamiento en Playa Alianza; y
- Renovación de la Estación Pilar y otras Intervenciones.

La electrificación, objeto de la EIAS, se llevará a cabo entre las estaciones de Retiro y Pilar, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y los partidos de Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar, localizados en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Provincia de Buenos Aires, República Argentina).

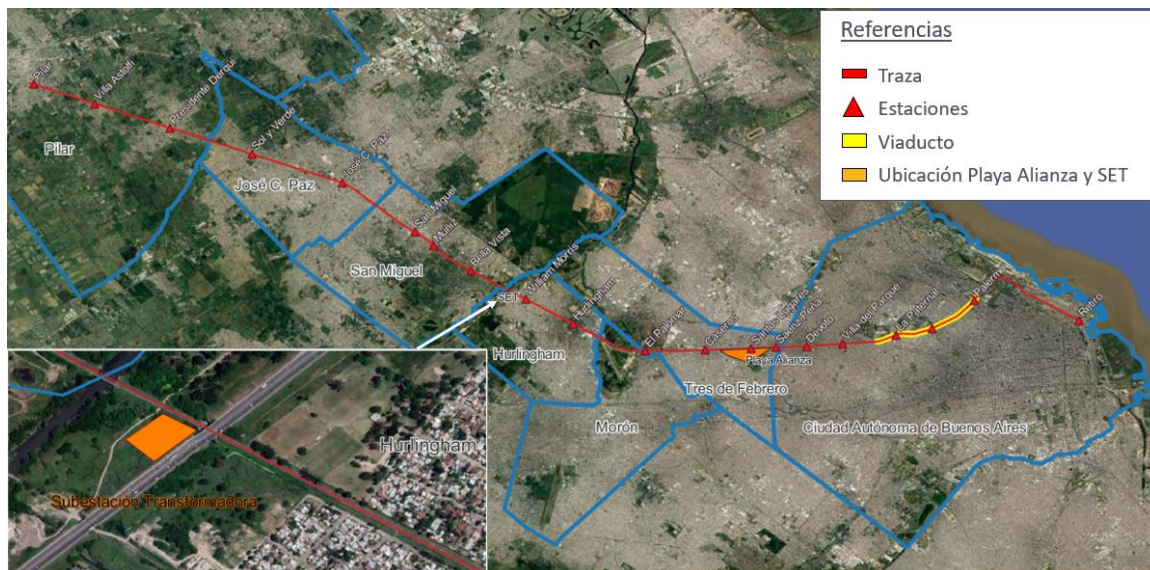
En particular, para la construcción de la nueva Subestación Eléctrica Transformadora en la localidad de William Morris, partido de Hurlingham, se presentó la evaluación de impacto ambiental, obteniéndose la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), emitida el 24 de octubre de 2017 mediante la Resolución 005/17 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), actualmente Ministerio de ambiente de la Provincia de

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

Buenos Aires. A partir de un cambio en el lugar de emplazamiento de la SET, se procede a la actualización del EIAS.

En forma asociada y a través de otra fuente de financiación se construyó un Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FCGSM entre las estaciones de Palermo y Paternal. Dicha obra fue ejecutada por el Ministerio de Transporte de la Nación y el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad, a través de Autopistas Urbanas S.A.

Figura 1. Subcomponentes del Plan Integral de Mejora del FCGSM.



Fuente: elaboración propia.

La presente Evaluación de Impacto Ambiental y Social del Proyecto de Electrificación (EIAS) se constituye en una versión corregida y actualizada del ESIAYS formulado en 2017 por la firma consultora Estudio de Ambiente y Desarrollo SRL, habiendo participado en la actualización de la presente versión el equipo socioambiental de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales de la Subsecretaría de Gestión Administrativa Ministerio de Transporte de la Nación. Este EIAS ha sido desarrollado por un equipo multidisciplinario de profesionales, con amplia experiencia en el área y temática del Proyecto. A continuación, se enumeran los especialistas que participaron en la elaboración del presente documento:

ESPECIALISTAS RESPONSABLES DE LA EIAS	
Lic. Cs Biológicas Claudio Luis Daniele Lic. Geografía Jimena Pérez	Coordinador de la EsIAyS – Especialista Responsable aspectos ambientales y cartográficos
Lic. Cs Ambientales Agustina Farinella	Aspectos ambientales y sociales
Srta. Clara Lagomarsino	Asistencia Técnica y administrativa
ESPECIALISTAS INVOLUCRADOS EN EL SEGUIMIENTO DE LA EIAS	
Lics. María Victoria Sánchez, Marisel Arrieta y Paula Marchini	Especialistas Ambientales – DGPPSE
Dr. Javier Musali	Especialista Social - DGPPSE
Téc. Santiago Picciani	Especialista Social – DGPPSE

El documento se estructura en una serie de capítulos y anexos, los cuales son enumerados a continuación:

- **Capítulo 1. Introducción:** en esta sección se establecen los objetivos, el alcance, los autores del estudio y la metodología utilizada para su elaboración.
- **Capítulo 2. Descripción del proyecto:** esta sección está conformada por la descripción general del proyecto, incluyendo una síntesis de las principales características técnicas del mismo. A su vez, se incluye un análisis de alternativas.
- **Capítulo 3. Caracterización del ambiente:** se presenta la definición del área de estudio incluyendo las distintas escalas de análisis identificadas para el área en función de las características del Proyecto. Asimismo, se describen el medio natural y social del área de influencia del proyecto en sus aspectos relevantes, incluyendo sus dinámicas e interacciones, problemas ambientales y valores patrimoniales, mediante la realización de relevamiento de campo y utilización de información secundaria actualizada.
- **Capítulo 4. Identificación y valoración de impactos ambientales:** se identifican los impactos socio-ambientales (positivos y negativos) del Proyecto potencialmente significativos en relación a cada factor o componente ambiental considerado, describiendo las principales incertidumbres asociadas a las

predicciones y su síntesis en una matriz. Además, en este capítulo se presenta en detalle el marco conceptual y la metodología aplicada en particular a la identificación, valoración y evaluación de los impactos ambientales del proyecto. Se presenta también el análisis de los impactos acumulados por las distintas obras que forman parte del Plan Integral de Mejora del FCGSM.

- **Capítulo 5. Medidas para gestionar impactos ambientales:** se formulan las medidas de mitigación y/o compensación de los impactos ambientales negativos identificados.
- **Capítulo 6. Plan de Gestión Ambiental y Social:** se formula el PGAS en el cual se desarrollan los distintos programas que lo componen, identificando objetivos y una descripción de cada uno de ellos.
- **Anexo I. Subestación Eléctrica Transformadora:** se presenta como el único elemento con características específicas, que requiere un análisis pormenorizado de los eventuales impactos que puede generar sobre el entorno donde se inserta.
- **Anexo II. Marco normativo:** identifica la normativa vigente en materia ambiental y social aplicable al Proyecto a nivel nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, incluye las políticas y salvaguardas aplicables del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- **Anexo III. Cartografía:** se presentan las imágenes cartográficas en torno a las estaciones del FCGSM las cuales presentan un detalle de la estación, el sector aledaño al mismo, y las vías de circulación, principales y secundarias.
- **Anexo IV. Primera Consulta Pública:** se incluyen los objetivos, la metodología aplicada y los contenidos del proceso de participación pública ciudadana.
- **Anexo V. Segunda Consulta Pública:** se incluyen objetivos, metodología y resultados del proceso de consulta.
- **Anexo VI. Bibliografía:** se presenta todo el material consultado y/o citado a lo largo de la elaboración del Estudio.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

En relación a la metodología, cabe destacar que el EIAS se ha organizado con objeto de identificar, caracterizar, y localizar los patrones ambientales y socioeconómicos existentes en el área sujeta a la electrificación del ramal ferroviario a fin de contar con una sólida línea de base de referencia para la evaluación de sus consecuencias ambientales y sociales positivas y negativas.

Desde el punto de vista de los aspectos biofísicos se adoptó un enfoque ecohidrológico que considera las interacciones climáticas, hidrológicas y geomorfológicas que determinan la diversidad de condiciones edáficas y ecológicas (vegetación, fauna) de los ambientes terrestres y acuáticos. Por su parte, se analiza la historia de ocupación del territorio y la dinámica socio-económica. La interacción de ambos subsistemas determina a su vez la estructura y función del sistema ambiental y social en su conjunto, sus condicionantes y potencialidades. Las mismas son interpretadas y comprendidas a fin de llevar a cabo la evaluación de impactos.

En la identificación de los patrones se presta especial atención a:

- Los impactos generados por los distintos componentes de las obras de electrificación sobre el ambiente, sea tanto sobre los aspectos biofísicos como los socioeconómicos y culturales.
- Los riesgos asociados a los procesos naturales críticos en la cuenca (crecidas, contaminación) en su relación con el patrón de asentamientos humanos (barrios) y al sistema de transporte.
- La fragilidad o vulnerabilidad, es decir, los vecinos en condiciones sensibles, infraestructura actual y construida que puedan verse afectadas por la ejecución de las obras.

Respecto al marco normativo se presenta una síntesis de los cuerpos normativos generales existentes en las administraciones (nacional, provincial y municipal) con jurisdicción en el tramo del FCGSM donde se realizará la obra. Asimismo, se toman en consideración las salvaguardas ambientales y sociales aplicables al proyecto del organismo financiador (Banco Interamericano de Desarrollo).

En cuanto a la descripción del proyecto se presentan los antecedentes generales del mismo y el Proyecto marco en el cual se desarrolla y se detallan los principales aspectos de importancia desde el punto de vista ambiental y social en base a la información aportada. En base al análisis y descripción del proyecto, se efectúa una identificación de las acciones que podrán generar impactos ambientales y sociales, cuya evaluación es llevada a cabo en los capítulos subsiguientes.

El análisis del medio natural (incluyendo componentes físicos y bióticos) y del medio social y construido presenta la descripción y análisis de los principales aspectos físicos-naturales y socio-económicos del medio receptor de la obra ferroviaria. Esta línea de base se ha basado fundamentalmente en base a fuentes de información secundarias y reconocimientos expeditivos de campo, así como en la síntesis de antecedentes provenientes del análisis crítico de información de base relevante, con verificaciones realizadas en campo. En relación al medio físico-natural, se presentan las principales características del clima, calidad del aire, relieve, geología y geomorfología, suelos, recursos hídricos superficiales y subterráneos, flora, fauna, áreas naturales protegidas y paisaje. Por otra parte, con respecto al medio socio-económico y construido, se presentan las principales características de la población, sus actividades económicas y productivas, aspectos socioculturales, usos del suelo, infraestructura urbana y de servicios, patrimonio histórico y cultural, actores sociales potencialmente afectados y eventos naturales.

Se presenta luego un análisis de la sensibilidad ambiental y social considerando la susceptibilidad del ambiente a ser afectado por electrificación del ramal. En base a las características del Proyecto y al análisis del medio natural, social y construido, se realiza la identificación y evaluación de los impactos ambientales y sociales significativos probables, tanto negativos como positivos, que podrían producirse por las distintas acciones asociadas al Proyecto. Para ello se considera un enfoque integral y estratégico de acuerdo con la experiencia desarrollada en la evaluación de proyectos de este tipo.

En primer lugar se identifican los efectos o impactos sobre el ambiente, tanto durante la fase de construcción como de operación, en base a las acciones de cada componente

del proyecto. Para ello, cada acción de las componentes del proyecto se confronta con los factores y procesos ambientales y sociales a fin de identificar los impactos mediante una matriz de impactos tipo Leopold. A partir de allí, se identifican los efectos más importantes, que son agrupados, jerarquizados, y redefinidos como impactos ambientales y sociales, para su consideración en el segundo paso. En segundo lugar, se valoran los impactos ambientales y sociales en base a la agrupación de los efectos individuales, considerando diferentes criterios relevantes.

Finalmente se elaboran las medidas para la prevención, mitigación, corrección, reparación y/o compensación de los impactos ambientales negativos, como así también las acciones tendientes a la conservación del ambiente y a la optimización de los impactos positivos del proyecto. Estas medidas se integran en un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las fases de construcción y operación. Este PGAS presenta como contenidos:

- Programa de Gestión Ambiental de la Obra y Control de la Contaminación Ambiental:
 - Subprograma de Manejo de Fauna Urbana, Vegetación y Arbolado;
 - Subprograma de Gestión del Movimiento de Suelos;
 - Subprograma de Protección de los Recursos Hídricos y Drenaje;
 - Subprograma de Gestión de Residuos;
 - Subprograma de Gestión Ambiental de los obradores;
 - Subprograma de Maquinaria y Equipos;
 - Subprograma de Control de Permisos y Licencias;
 - Subprograma de Manejo de las Interferencias;
 - Subprograma de Manejo de Tránsito Vehicular y Peatonal; y
 - Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los obradores
- Programa de Contingencias.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Programa de Monitoreo Ambiental.
- Programa de Comunicación Social.
- Programa de Atención de Quejas y Reclamos.
- Programa de Capacitación.
- Programa de Higiene, Seguridad y Riesgos del Trabajo.
- Programa de Protección del Patrimonio Histórico-Cultural (incluye Procedimiento ante hallazgos fortuitos).
- Programa de Supervisión del Cumplimiento del Plan de Gestión Ambiental y Social.

Con relación a las principales conclusiones del EIAS, el diagnóstico ambiental y social realizado y el análisis de las acciones de la obra permitieron reconocer la ausencia de situaciones críticas o potencialmente conflictivas graves entre las diferentes acciones de obra constituyentes del proyecto y su medio receptor.

La identificación y evaluación de impactos ambientales permitió reconocer que la mayoría de los impactos negativos están asociados a la etapa de construcción y son mitigables o acotados en el tiempo y espacio. A continuación se mencionan los impactos más severos relacionados a:

- El movimiento de suelos producido por la instalación de los postes de catenarias y por la construcción de la subestación, cuya intensidad es baja pero al ser irreversibles y permanente mantiene su valor de impacto alto.
- La afectación sobre el componente aire por el aumento en los niveles de ruido y por la calidad del aire debido a posibles pérdidas de hexafluoruro de azufre por la operación de la subestación transformadora. Estos impactos tiene una alta valoración dado que son irreversibles y permanentes.
- El cambio en la estética y paisaje del lugar debido a la electrificación de las vías y todos los elementos que ello conlleva (catenarias, cables de alimentación de

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

circuitos de vía, etc.), y la instalación de la subestación eléctrica implican un impacto negativo alto durante la etapa de construcción.

- La alteración sobre el paisaje y la biodiversidad debido a la construcción de la subestación transformadora, así como posibles eventos de contaminación de suelo y agua.

Los beneficios del proyecto, especialmente en relación al mejoramiento del tránsito, circulación y conectividad, disminuyendo los tiempos de viaje, son impactos positivos permanentes que superan ampliamente los efectos negativos. Entre los impactos positivos, que en su mayor parte, se concentran en la etapa de operación, se encuentran:

- Ahorro de tiempo de viaje de los pasajeros por incremento de la velocidad comercial.
- Incremento del nivel de confort de los pasajeros en las condiciones de viaje.
- Mayor capacidad de carga de pasajeros.
- Como consecuencia de la mejor movilidad, se espera un ahorro de combustibles, una disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, una mejora en la calidad del aire, menores costos de transporte de carga e indirectamente una mejora en la calidad de vida y de los componentes del medio socio-económico.
- Los usuarios y residentes locales se verán beneficiados con la mejora en la seguridad ferroviaria y seguridad vial y el mantenimiento de la zona de vía y estaciones.

En base al reconocimiento de la sensibilidad ambiental del medio receptor, las características del proyecto, las metodologías aplicadas (identificación y evaluación de impactos, uso de matrices, cartografía, etc.) y los resultados obtenidos en este EIAS junto con la aplicación de las medidas de mitigación propuestas, se considera que el conjunto de obras proyectadas por el Ministerio de Transporte de la Nación en el ramal Retiro - Pilar analizado, es viable desde el punto de vista ambiental. Esta viabilidad ambiental está sujeta a la correcta aplicación del PGAS presentado en este EIAS.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Se estima que, a pesar de la existencia de impactos ambientales negativos -en su mayoría transitorios y locales como consecuencia del desarrollo de las obras-, la evaluación ambiental global resulta positiva fundamentalmente a partir de la contribución a la mejora de la infraestructura de transporte que redundará en una optimización de los tiempos de viaje, reducción de emisiones gaseosas, mejoramiento de la conectividad y de la seguridad vial en toda la zona.

1. INTRODUCCIÓN

Este documento corresponde al Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril General San Martín (FCGSM), uno de los subcomponentes del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. San Martín Tramo Retiro-Pilar, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través del préstamo 4265/OC-AR.

El Gobierno entiende prioritario intervenir en la mejora integral de los servicios del FCGSM en su traza principal: Retiro- Pilar, cuyo recorrido se extiende por 55 km. Así, el presente Proyecto se encuadra en el contexto de planificación de inversiones prioritarias que persigue el Gobierno Argentino para atender adecuadamente las asimetrías en los servicios de transporte público de pasajeros y posibilitar sinergias con otros proyectos que se están desarrollando actualmente, y que a su vez están contenidos dentro de la visión estratégica a largo plazo.

El proyecto general involucra a diferentes componentes, los cuales se enuncian a continuación:

- Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vía (ADV) entre estaciones Retiro y Pilar;
- Nuevo Sistema de Señalamiento con Protección Automática ATS;
- Electrificación por Catenaria en 25 KV entre las estaciones Retiro y Pilar;
- Construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris y Puestos Auxiliares;
- Adquisición de Equipos de Instalación y Mantenimiento de Infraestructura;
- Nuevo Sistema de Señalamiento con Protección Automática ATS;
- Nuevo Sistema de Telecomunicaciones y Tecnología;
- Renovación de la Estación Pilar y otras Intervenciones; y
- Refuncionalización de la Playa Alianza para mantenimiento menor, construcción de edificios de depósito de alistamiento y base operativa, y centro de control operativo.

Se presentan una serie de obras complementarias, que no tienen la misma fuente de financiamiento que la considerada en el alcance de este estudio, pero que funcionalmente completan el escenario final buscado para la optimización del Ferrocarril General San Martín. Entre ellas, se encuentran las siguientes:

- Adquisición del Nuevo Material Rodante Eléctrico;
- Construcción del Taller de Mantenimiento Pesado;
- Intervención de Mantenimiento en Obras de Arte; y
- Estaciones Villa Crespo, Paternal y José C. Paz.

1.1. OBJETIVOS Y ALCANCE

El alcance de este EIAS se circunscribe al Proyecto de Electrificación del FCGSM entre Retiro y Pilar. Este subcomponente fue clasificado (según lo determina el Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto) como Categoría B, es decir, de moderado nivel de riesgo socio-ambiental, especialmente por los riesgos y potenciales impactos negativos que pueden ocasionarse y la potencial afectación de personas, viviendas y activos ubicadas en el entorno de la traza ferroviaria. Esta categoría de proyecto se aplica a aquellos “que puedan causar principalmente impactos negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas”. Por este motivo, este tipo de proyecto requiere de un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) específico.

El objetivo general del presente estudio es la identificación y valoración de las consecuencias que el Proyecto de Electrificación pueda tener sobre el ambiente natural y social en el que se inserta, así como la elaboración de medidas tendientes a la prevención, mitigación, corrección o compensación de los impactos negativos, organizando las recomendaciones en un Plan de Gestión Ambiental y Social que contribuya a una adecuada inserción del Proyecto en el territorio, y al cumplimiento de las normativas ambientales vigentes a nivel nacional, provincial y local.

Con el fin de asegurar la sostenibilidad ambiental y social del proyecto, para el proceso de preparación del EIAS y el PGAS se consideran los lineamientos contenidos en las Políticas Ambientales y Sociales del BID.

En particular, para la construcción de la nueva Subestación Eléctrica Transformadora en la localidad de William Morris, partido de Hurlingham, se presentó la evaluación de impacto ambiental, obteniéndose la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), emitida el 24 de octubre de 2017 mediante la Resolución 005/17 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), actualmente Ministerio de Ambiente de la PBA. A partir de un cambio en el lugar de emplazamiento de la SET, se procede a la actualización del EIAS.

1.2. AUTORES DEL ESTUDIO

La presente Evaluación de Impacto Ambiental y Social del Proyecto de Electrificación (EIAS) se constituye en una versión corregida y actualizada del ESIAYs formulado en 2017 por la firma consultora Estudio de Ambiente y Desarrollo SRL, habiendo participado en la actualización de la presente versión el equipo socioambiental de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales de la Subsecretaría de Gestión Administrativa Ministerio de Transporte de la Nación. A continuación, se enumeran los especialistas que participaron en la elaboración del presente documento:

ESPECIALISTAS RESPONSABLES DE LA EIAS	
Lic. Cs Biológicas Claudio Luis Daniele	Coordinador de la ESIAYs – Especialista Ambiental
Lic. Geografía Jimena Pérez	Responsable aspectos ambientales y cartográficos
Lic. Cs Ambientales Agustina Farinella	Aspectos ambientales y sociales
Srta. Clara Lagomarsino	Asistencia Técnica y administrativa
ESPECIALISTAS INVOLUCRADOS EN EL SEGUIMIENTO DE LA EIAS	
Lics. María Victoria Sánchez, Marisel Arrieta y Paula Marchini	Especialistas Ambientales – DGPPSE
Dr. Javier Musali	Especialista Social - DGPPSE
Téc. Santiago Picciani	Especialista Social – DGPPSE

1.3. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

1.3.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL EIAS

En función de los objetivos propuestos, plazos y recursos disponibles y de los antecedentes identificados, la metodología aplicada incluye la recopilación y análisis de información secundaria, trabajo expeditivo de campo, consulta a informantes calificados y la síntesis e integración de la información disponible (muchas veces asistemática o fragmentaria).

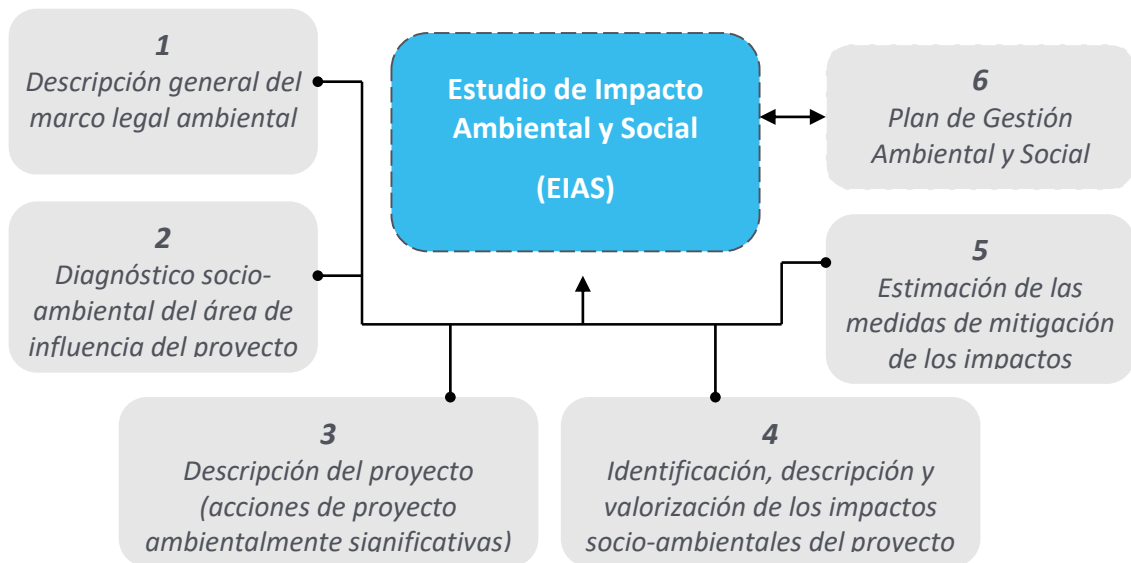
En base a los lineamientos y especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires, los distintos componentes que conforman el presente EIAS son:

- **Resumen ejecutivo:** presenta los argumentos y metodologías utilizadas por el equipo de consultores en relación a la viabilidad del proyecto desde el punto de vista ambiental, y un análisis conclusivo sobre su factibilidad ambiental.
- **Capítulo 1. Introducción:** presenta las generalidades del proyecto, alcances, objetivos, autores y metodología de estudio.
- **Capítulo 2. Descripción del proyecto:** toma como base los diseños de ingeniería identificando las actividades de construcción y/o mejoramiento que podrían producir alteraciones al medio ambiente físico, biológico y socioeconómico de su área de influencia. A su vez, se incluye un análisis de alternativas.
- **Capítulo 3. Caracterización del ambiente:** se presenta la definición del área de estudio incluyendo las distintas escalas de análisis identificadas para el área en función de las características del Proyecto. Asimismo, se describen el medio natural y social del área de influencia del proyecto en sus aspectos relevantes, incluyendo sus dinámicas e interacciones, problemas ambientales y valores patrimoniales, mediante la realización de relevamientos de campo y utilización de información secundaria actualizada.
- **Capítulo 4. Identificación y valoración de impactos ambientales:** se identifican los impactos socio-ambientales del proyecto potencialmente significativos,

describiendo las principales incertidumbres asociadas a las predicciones y su síntesis en una matriz.

- **Capítulo 5. Medidas para gestionar impactos ambientales:** se formulan las medidas de mitigación y/o compensación de los impactos ambientales negativos identificados.
- **Capítulo 6. Plan de Gestión Ambiental y Social:** se formula el PGAS en el cual se desarrollan los distintos programas que lo componen, identificando objetivos y una descripción de cada uno de ellos.
- **Anexo I. Subestación Eléctrica Transformadora:** se presenta como el único elemento con características específicas, que requiere un análisis pormenorizado de los eventuales impactos que puede generar sobre el entorno donde se inserta.
- **Anexo II. Marco normativo:** identifica la normativa vigente en materia ambiental y social aplicable al Proyecto a nivel nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo, incluye las políticas y salvaguardas aplicables del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- **Anexo III. Cartografía:** se presentan las imágenes cartográficas en torno a las estaciones del FCGSM las cuales presentan un detalle de la estación, el sector aledaño al mismo, y las vías de circulación, principales y secundarias.
- **Anexo IV. Primera Consulta Pública:** se incluyen los objetivos, la metodología aplicada y los contenidos del proceso de participación pública ciudadana.
- **Anexo V. Segunda Consulta Pública:** se incluyen objetivos, metodología y resultados del proceso de consulta.
- **Anexo VI. Bibliografía:** se presenta todo el material consultado y/o citado a lo largo de la elaboración del Estudio.

Figura 1.1. Cuadro síntesis de los componentes del EIAS.



Fuente: elaboración propia.

1.3.2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS

Respecto a la metodología de evaluación de los impactos ambientales utilizada para la elaboración de este EIAS, la misma se presenta detalladamente en el Capítulo 4: Identificación y valoración de impactos ambientales.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La electrificación corresponde a uno de los subcomponentes del Proyecto Integral de Mejora del FCGSM. Este Proyecto Integral tiene como subcomponentes principales:

- Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vía (ADV) entre estaciones Retiro y Pilar;
- Electrificación por Catenaria en 25KV;
- Construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris y Puestos Auxiliares;
- Nuevo Sistema de Señalamiento con Protección Automática ATS;
- Nuevo Sistema de Telecomunicaciones y Tecnología;
- Adquisición de equipos de Instalación y Mantenimiento de Catenaria;
- Nuevo Taller de Alistamiento en Playa Alianza; y
- Renovación de la Estación Pilar y otras Intervenciones.

En el marco de este Proyecto Integral de Mejora del FCGSM, se construyó en forma asociada un viaducto ferroviario elevado para las vías del FCGSM, entre las estaciones de Palermo y Paternal. Dicha obra fue ejecutada por el Ministerio de Transporte de la Nación y el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad, a través de Autopistas Urbanas S.A.

Si bien este estudio se centra en el análisis del subcomponente “Electrificación”, el resto de los subcomponentes serán caracterizados someramente en la sección 2.2 para dar un marco general al proyecto en el cual se inserta específicamente el subcomponente analizado.

La electrificación corresponde a uno de los subcomponentes del Proyecto Integral de Mejora del FCGSM. Se prevé la electrificación de la Línea San Martín (LSM) mediante un sistema de catenarias en 2x25 KV. El servicio de trenes locales de pasajeros dejará de ser traccionado a diésel y pasará a brindarse con trenes eléctricos.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

Hoy en día coexisten 2 sistemas de electrificación predominantes en el área Metropolitana: por un lado, el sistema de tracción de las líneas Sarmiento y Mitre, que es por tercer riel de 830VCC, y por otro el sistema por catenaria en 25 KVCA 50 Hz que equipa a la Línea Roca y que es el que se plantea para este proyecto.

La electrificación de líneas urbanas o de cercanías conlleva beneficios tanto técnicos como sociales, ambientales y económicos. Los trenes de tracción eléctrica y diésel tienen características técnicas significativamente diferentes. Entre los beneficios técnicos de la electrificación se pueden nombrar los expuestos a continuación:

- Los trenes eléctricos requieren menos mantenimiento que sus equivalentes diésel;
- La tracción eléctrica suele proporcionar una mayor fiabilidad, que, junto con menores requisitos de mantenimiento, se traduce en una menor necesidad de flota;
- Para la frecuencia de paradas de los servicios de cercanías, los trenes eléctricos pueden acelerar más rápido que los trenes diésel; en consecuencia
- Reduce los tiempos de viaje y tiempo medio de espera; y
- Los trenes eléctricos pueden tener una mayor capacidad de carga de pasajeros.

Los costos de operación de la vía férrea también se verán afectadas por la electrificación. Los elementos clave son:

- Los costos de explotación de la infraestructura, entre los cuales el mayor es el costo de operación de la infraestructura adicional;
- Los costos operativos del material rodante, incluyendo el costo del combustible para los trenes diésel y el camino necesario para llenar el tanque en comparación con los costos de la energía eléctrica, y la diferencia de costos de mantenimiento de trenes diésel y eléctricos¹.

¹ *Study on further electrification of Britain's railway network*, Rail Safety and Standards Board

Los impactos ambientales de la electrificación de líneas ferroviarias también han sido estudiados exhaustivamente por la Rail Safety and Standards Board del Reino Unido. Cualquier proyecto de infraestructura ferroviaria tendrá impactos ambientales durante la fase de construcción. Los impactos más frecuentes serán los siguientes:

- El ruido y otras molestias posibles, como polvo u otros producidos por la manipulación de materiales;
- Las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente dióxido de carbono (CO₂), derivados de la combustión de la gasolina y el diésel;
- Otras emisiones que afectan a la calidad del aire, como el dióxido de azufre (SO₂), óxido de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV) y material particulado (MP);
- El consumo de agua y los riesgos de contaminación de la misma;
- Los residuos, peligrosos y no peligrosos, derivados de la utilización de materiales de construcción; e
- Impactos paisajísticos, donde la electrificación podría afectar a los recursos naturales o históricos.

Durante la operación ferroviaria, los factores clave para distinguir entre la tracción diésel y la tracción eléctrica son el consumo de energía, las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas, la calidad del aire local y el impacto del ruido local.

Los análisis del uso de la energía y de las emisiones medias de dióxido de carbono muestran que la tracción eléctrica actualmente produce un 20% menos de emisiones de CO₂ por vehículo-km que la tracción diésel. Hay una serie de incertidumbres que afectan a estas estimaciones de emisiones de CO₂, en particular, cualquier futuro cambio en la eficiencia relativa de los vehículos diésel o eléctricos de propulsión, el contenido de biocombustible para el transporte y la proporción de electricidad generada a partir de fuentes renovables o nucleares². Adicionalmente, la disminución de gases de efecto invernadero no estaría asociada solamente a la reducción en el

² *Study on further electrification of Britain's railway network, Rail Safety and Standards Board*

consumo de combustibles y a la mejora en la eficiencia energética sino también al cambio modal generado por la mejora en la calidad del servicio dada la mejora en el confort y la seguridad de los usuarios. Incluso comparativamente al sistema de tercer riel y corriente continua utilizado para la electrificación de otras líneas ferroviarias tales como la Línea Mitre, Sarmiento y Urquiza, la electrificación por medio de la instalación de un sistema de catenarias genera una mayor eficiencia energética y una mayor seguridad. Finalmente, se espera una reducción en la generación de ruidos y vibraciones al reemplazar a las formaciones diésel por coches eléctricos y al estar prevista la renovación de las vías y aparatos de vías (siendo este último uno de los subcomponentes del Proyecto).

2.1. ASPECTOS Y DESCRIPCIÓN TÉCNICA

2.1.1. ELECTRIFICACIÓN

Se prevé un servicio eléctrico alimentado mediante catenaria con una tensión alterna de 25 kV, entre las estaciones de Retiro y Pilar. El sistema estará diseñado para un intervalo mínimo de 3 minutos entre formaciones. Cada formación se compondrá de 8 coches, de similares características a las existentes en el Ferrocarril Roca.

En el alcance de este proyecto se electrificarán las vías que actualmente se emplean para desarrollar el servicio, el sistema estará previsto para una futura ampliación completando 4 vías en toda la traza. El sistema de electrificación será 2x25 kV, cuya característica es la tener 2 conductores, uno corresponde a la catenaria propiamente dicha y el restante el feeder negativo.

La alimentación de las catenarias se efectuará desde una subestación transformadora a instalar en la intersección del Camino del Buen Ayre y las vías del Ferrocarril San Martín. El sistema será controlado, operado y supervisado incluyendo las mediciones de los parámetros eléctricos con su correspondiente registro de eventos, desde un puesto central de operaciones (PCO) mediante un telecomando que será instalado en el predio de Playa Alianza.

2.1.2. CATENARIAS

Las catenarias en este proyecto tendrán como finalidad alimentar las vías operativas, estando prevista una futura ampliación que permita electrificar 4 vías en toda la traza. Los soportes de la catenaria estarán previstos para las vías existentes, cuyas columnas se ubicarán en el lado exterior de las mismas. En las zonas de estaciones y donde existan más de dos vías contiguas se instalarán pórticos que permitan la suspensión de las catenarias sobre estas.

Estas líneas aéreas serán soportadas mediante ménsulas y tendrán un sistema de compensación automática para mantener constante la tensión mecánica sobre el hilo de contacto cuando se produzcan variaciones de su longitud con motivo de las modificaciones de la temperatura ambiente.

La catenaria tendrá como finalidad proveer el suministro de energía eléctrica para tracción en todo el recorrido indicado de la línea.

Las catenarias estarán eléctricamente divididas mediante seccionadores aéreos. Estos seccionadores mantendrán la continuidad mecánica mediante un sistema especialmente diseñado a efectos de que el movimiento del pantógrafo no sea interferido.

La velocidad máxima de las formaciones está prevista en 100 - 120 km por hora, aproximadamente, según los tramos a considerar.

La altura de la catenaria estará comprendida entre los siguientes valores:

- Altura Máxima: 5500 mm.
- Altura Normal: 5200 mm.
- Altura Mínima: 4850 mm.

La instalación a efectuar permitirá mantener un intervalo entre trenes de 3 (tres) minutos, en condiciones normales de funcionamiento, con formaciones de 8 (ocho) coches.

El nivel básico de aislación (BIL) será no menor de 200 kV, mientras que para el sistema de 13,2 kV será de 95 kV.

2.1.3. ALIMENTACIÓN DE SERVICIOS AUXILIARES

En forma paralela con las líneas de 25 kV para la alimentación de tracción, se tenderán dos líneas aéreas trifásicas de 13,2 KV (una a cada lado de la vía) que conforman el sistema de distribución. Dichas redes de 13,2 kV se tenderán desde la Subestación a implantarse en la localidad de William Morris, y llegarán hasta las cabeceras de Retiro y Pilar.

En las estaciones de pasajeros se instalarán centros de potencia con transformadores trifásicos, para la alimentación de iluminación, tomacorrientes, señalamiento, ascensores y molinetes. Estas instalaciones se ubicarán dentro de salas especialmente construidas para tal fin. Con respecto al señalamiento, su alimentación será de manera independiente para que, ante una contingencia en la alimentación, pueda seguir funcionando normalmente. En el caso de estaciones elevadas se incluirá la alimentación de las escaleras mecánicas. Los transformadores de potencia a utilizar en las estaciones de pasajeros serán de aproximadamente 250 kVA, aislación seca, 13,2/0,4/0,231 kV.

Las estaciones de Retiro y Pilar tendrán tomas de 13,2 kV, de manera de formar un anillo con las estaciones de pasajeros, con sus correspondientes enclavamientos, del sistema de distribución, en el caso de la falta de alimentación desde la subestación transformadora principal.

A efectos de aumentar la confiabilidad, cada estación de pasajeros tendrá, adicionalmente de la empresa suministradora de energía eléctrica, su toma en baja tensión. Cada tablero de baja tensión tendrá las 3 tomas de energía con sus correspondientes enclavamientos mediante un PLC.

2.1.4. SUBESTACIÓN TRANSFORMADORA

La subestación transformadora estará ubicada en un predio perteneciente actualmente a CEAMSE entre las vías del FCGSM, el río Reconquista y el Camino del Buen Ayre en la Localidad de William Morris, Partido de Hurlingham.

El equipamiento que conformará a la subestación será:

- Sistema compacto GIS de barras de 220 kV, compuesto de 9 bahías;
- Dos transformadores de tracción de 60 MVA, VX, 220/2x27,5 kV;
- Dos transformadores de potencia de 15 MVA, DY, 220/13,2 kV;
- Sistema de celdas compactas de 2x25 kV;
- Sistema de celdas compactas de 3x13,2 kV; y
- Servicios auxiliares.

Figura 2.1. Plano de la SET y accesos al predio.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Esta subestación tendrá la alimentación mediante 2 ternas trifásicas subterráneas de 220 kV en forma independiente, mediante cables unipolares, desde la ampliación a construir de la subestación Morón de EDENOR, ubicada en terrenos del INTA.

Figura 2.2. Trazo tentativa del electroducto desde la Subestación Morón.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Cabe señalar que mediante RESOL-2020-3-APN-ENRE#MEC, el Ente Nacional Regulador de la Electricidad otorgó el Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública para la obra consistente en la construcción y puesta en servicio de la nueva Subestación N° 455 William Morris de 220 kV y DOS (2) electroductos de vinculación subterráneos, simple terna, de 220 kV, que vincularán a futuro las subestaciones Morón y William Morris, solicitada por la Empresa Distribuidora y Comercializadora Norte Sociedad Anónima (EDENOR S.A.) a pedido la Empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE). Asimismo, el electroducto que vinculará a las subestaciones Morón y William Morris también fue sometido a evaluación ambiental ante OPDS y obtuvo el Certificado de Aptitud Ambiental mediante Resolución RESO-2021-174-GDEBA-SSFYEAOPDS.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

La subestación ferroviaria tendrá una potencia instalada para tracción de 2 transformadores 60 MVA cada uno, siendo uno de reserva del otro, y estarán ubicados dentro del edificio de la Subestación.

Los transformadores tendrán una tensión secundaria de salida de 27,5-0-27,5, con una toma intermedia que se conecta a las vías. La tensión nominal de 27,5 kV tiene la finalidad de compensar las caídas de tensión que se producen a lo largo de la línea.

La tensión entre ambos conductores y la vía es de 25 kV, estando ambas tensiones desfasadas en 180 grados. La instalación de los interruptores se efectuará mediante tecnología encapsulada tipo GIS, a fin de reducir el espacio necesario para las instalaciones de alta tensión como así también efectuar la instalación dentro de un recinto (edificio) cerrado.

Los transformadores tendrán una conexión en principio tipo “V” (triángulo abierto) a efectos de disminuir el desbalance provocado en las líneas de 220 kV. Contendrá un tablero con interruptores tipo GIS, con una tensión en barras de 27,5 kV. Las salidas de este tablero se corresponderán con las catenarias a instalar.

La alimentación de los servicios auxiliares, correspondientes a iluminación, fuerza motriz, señalamiento y comunicaciones, de las estaciones de pasajeros se efectuará mediante dos (2) transformadores trifásicos de una potencia de 15 MVA, tensión primaria 220 kV y con una tensión secundaria de 13,2 kV. Se instalarán cargadores de baterías trifásicos y baterías de níquel –cadmio, para las tensiones de 110 Vcc y 48 Vcc a efectos de operar los interruptores y el telecomando respectivamente.

Tendrá un sistema de detección y extinción de incendios, de última tecnología. El mismo consiste en una fuente de extinción principal de heptafluoropropano, de alta presión, accionable de forma automática y/o manual. Estará previsto de un transformador monofásico alimentado en el primario en 25 kV con una salida de 220 V para respaldo de la barra de emergencia.

2.1.5. SUBESTACIONES - AUTOTRANSFORMADORES

A lo largo de la línea se instalarán autotransformadores de una potencia del orden de 3 MVA, en correspondencia con las estaciones de pasajeros en Retiro, La Paternal y J. C. Paz, en recintos especialmente construidos para tal fin. La restante instalación se efectuará en las cercanías de la subestación transformadora principal (2x60 MVA).

Se instalarán las celdas de media tensión en 25 kV y 13,2 kV, 2 transformadores de aislación seca de 250 KVA, sala de baterías y las correspondientes RTU para el telecomando.

2.2. CARACTERIZACIÓN DE LOS RESTANTES SUBCOMPONENTES QUE CONFORMAN EL PROYECTO INTEGRAL DE MEJORA DEL FCGSM

2.2.1. SUBCOMPONENTE RENOVACIÓN DE VÍAS Y APARATOS DE VÍAS

Se prevé la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías (ADV) entre las estaciones Retiro - Palermo, y Paternal - Pilar. Asimismo, entre las estaciones de Palermo y Paternal se construyó un viaducto.

Una vez desarmada la vía existente se efectuará el perfilado del terreno construyendo una nueva sub-rasante según proyecto y colocando nuevo balasto, rieles, fijaciones y durmientes de hormigón. Así también se procederá a la renovación de los cables de la alimentación de los circuitos de vía, que resulten dañados durante las tareas de renovación de vía.

Se realizará el tratamiento de los desagües en todo el sector de la obra, aun en lugares particulares, teniendo como fin la evacuación de las aguas producto de las precipitaciones pluviales y la mejora de las instalaciones existentes.

El material producido a partir del retiro de la vía existente será transportado para su acopio en playas de estaciones, donde será convenientemente clasificado para su posterior reutilización. En cuanto a los ADVs, se prevé la renovación de 204 aparatos.

2.2.2. SUBCOMPONENTE NUEVO SEÑALAMIENTO

La obra para el sistema de señalamiento comprende la ejecución de la ingeniería básica y de detalle; la provisión, instalación y puesta en servicio del equipamiento; e instalaciones para el Sistema de Señalamiento y Control de Trenes a implementarse sobre el desarrollo del nuevo esquema de vías, del sector Retiro-Pilar, a ser electrificado con la técnica 25 kV-50 Hz.

Los objetivos básicos de la instalación del señalamiento son:

- Garantizar máxima seguridad para la circulación y las operaciones de maniobras de trenes de pasajeros y cargas;
- Ofrecer procedimientos, equipamientos y programas de probada eficacia para desarrollar una operación eficiente, regular y rápida para todos los modos de circulación;
- Brindar un sistema compuesto por subsistemas y equipos de moderna tecnología, alta estandarización y bajo coste de instalación y mantenimiento; y
- Contemplar mediante la aplicación de criterios de escalabilidad en la implementación del sistema, futuros incrementos, modificaciones y extensiones de los servicios.

Para alcanzar estos objetivos previamente definidos se propone un Sistema de Señalamiento encuadrado en el cuerpo normativo general europeo, EN, CENELEC, etc.

2.2.3. SUBCOMPONENTE ADQUISICIÓN DE MÁQUINAS PARA CATENARIAS

Para el sistema electrificado de la RMBA actual se cuenta con equipos de tendido o de mantenimiento compuestos cada uno por una frenadora para el tendido o reemplazo de líneas de catenaria, y una plataforma para la instalación y/o reemplazo de componentes del sistema. Cabe añadir que estos equipos datan del año 1982 y fueron ingresados al país, junto con los materiales de la primera electrificación efectuada en la Línea Roca.

De acuerdo a la necesidad de renovación, mantenimiento preventivo y correctivo, y a la atención de emergencias en el marco de una planificación de la electrificación ferroviaria de la RMBA, surge la necesidad de adquirir nuevas máquinas para: i) inspección y reparación de catenarias, y ii) para construcción y renovación de catenarias que estén equipadas con última tecnología de acuerdo a los requerimientos y necesidades existentes.

Las maquinarias que se emplean actualmente para atención del sistema de electrificación por catenaria no logran abastecer a todo el sistema. A su vez, las mismas ya se encuentran obsoletas por su deterioro debido al paso del tiempo y a la tecnología con la que cuentan.

El objeto de la adquisición de este equipamiento es el de continuar apoyando el desarrollo del sistema suburbano electrificado del Ferrocarril General Roca ampliándolo a servicios eléctricos de otras líneas como el FGSM.

Las maquinarias que se adquirirán son:

- Máquinas para mantenimiento, inspección y reparación de catenarias; y
- Máquinas para construcción y renovación de catenarias.

2.2.4. SUBCOMPONENTE REFUNCIONALIZACIÓN PLAYA ALIANZA. ALISTAMIENTO LIVIANO EN FORMACIONES

En el taller de alistamiento liviano se efectuarán las operaciones de mantenimiento entero del tren tipo EMU. Las vías internas serán dotadas de fosos de visita sobre columnas iluminadas en modo adecuado, con enchufes y aires a compresión.

Las mismas, proveerán la línea de tracción eléctrica con adecuados seccionadores a la entrada que permitirán el acceso a las partes altas de los trenes en completa seguridad.

La revisión y mantenimiento de los componentes posicionados en las partes altas de los trenes en particular el pantógrafo, serán posibles realizarlas utilizando pasarelas deslizables a lo largo de los mismos.

A lo largo de las vías serán predispuestos idóneos puestos para la sustitución de los elementos posicionados en el bajo bastidor de la caja del tren. Un puesto de elevación permitirá la extracción del transformador que irá colocado dentro del tren, mientras se pasa a una tensión de 25.000 V.

La nave tendrá unas dimensiones aproximadas de 105 metros de ancho y 280 metros de largo y una altura máxima de 10 metros.

El acceso principal llevará a los diferentes talleres especializados, en planta baja, equipados adecuadamente en función del tipo de trabajo y reparación que se realice en cada uno de ellos.

Dicha nave estará dotada de instalaciones tales como calefacción y ventilación, fuerza motriz e iluminación. Los talleres a disposición serán mecánicos, electromecánicos, electrónicos, neumáticos e hidráulicos, y eléctricos.

2.2.5. SUBCOMPONENTE ESTACIÓN PILAR

Los trabajos a ejecutar en la estación consisten en:

- Modificación de la actual configuración de vías y andenes de la estación que funcionará como una estación terminal del servicio eléctrico y permitirá el transbordo al servicio diésel entre las estaciones Pilar, Cabred y Mercedes en un futuro;
- Construcción de dos nuevos andenes, la ampliación del andén que se encuentra sobre la actual vía ascendente, y modificaciones en el edificio de la estación;
- Construcción de un nuevo puente peatonal con ascensores;
- Construcción de cinco nuevas vías y la colocación de nuevos aparatos de vía; y
- Construcción de los nuevos andenes que incluye: construcción de plataformas, refugios de andenes, un sanitario damas-caballeros-discapacitados, instalaciones eléctricas, de iluminación, comunicaciones, sistemas, CCTV, señalética y equipamiento.

2.3. OBRAS ASOCIADAS

A continuación se desarrollará sucintamente información referente a la obra asociada: Viaducto Ferroviario elevado en las vías del FCGSM.

El objetivo de este nuevo proyecto de Viaducto fue ejecutar el nuevo Proyecto Básico del trazado ferroviario de la Línea San Martín entre las Estaciones Palermo y Paternal, el cual fue desarrollado en alto nivel.

Este proyecto consideró las premisas siguientes:

- Mantener en servicio la línea durante la construcción del viaducto, salvo interrupciones por cortos períodos en momentos críticos de la construcción;
- Compatibilizar el diseño y el proceso constructivo del viaducto con la continuidad del servicio por la traza actual de la línea;
- Realizar la obra totalmente dentro de la zona de vía actual, sin expropiaciones, no requiriendo el uso de terrenos ajenos a la propiedad del Ferrocarril;
- Desarrollar el viaducto aproximadamente a partir de la progresiva 6/500 hasta empalmar nuevamente con las vías actuales aproximadamente a la altura de la progresiva 10/750; y
- Efectuar el proyecto de interferencias.

Parámetros Básicos de Diseño

- Pendiente ferroviaria máxima: 0.8%.
- Radio ferroviario mínimo deseable: 1000 m.
- Radio ferroviario mínimo absoluto: 500 m.
- Velocidad de diseño: 90 km/h.
- Trocha ancha.
- Gálibo vial mínimo absoluto bajo viaducto: 4,50 m.
- Gálibo vial mínimo deseable bajo viaducto: 5,10 m.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

- Longitud mínima de andenes estaciones: 230 m.
- Ancho mínimo absoluto de andenes: 3,00 m.
- Ancho mínimo deseable de andenes 4,00 m.

Trazado Ferroviario

Se utilizó el trazado actual, para continuar el proyecto de las nuevas vías en alto nivel, a partir de la estación Palermo en un viaducto. Este permitió abrir al tránsito vial los cruces de una gran cantidad de calles de la zona y eliminar los factores de riesgo de los cruces a nivel. Por ende permitió mejorar la seguridad, habilitar nuevas áreas verdes y de utilidad pública en zonas anteriormente deterioradas, y mejorar el escurrimiento pluvial en la zona circundante.

El proyecto (1º etapa) previó la materialización de un viaducto elevado para el ferrocarril, con 3 vías de corrida, partiendo de la cota actual de la vía en el extremo oeste de los andenes de la estación Palermo hasta la estación Paternal.

La construcción del viaducto ferroviario obligó la demolición del puente de la Av. Juan B. Justo sobre la Av. Córdoba y las vías, reemplazándolo por un cruce a nivel entre ambas avenidas. Se realizó la restitución de la rasante original de esta avenida, lo que restableció su cruce a nivel con la Av. Córdoba. Esta demolición mejoró el aspecto urbanístico de la Av. Juan B. Justo revalorizando las propiedades frentistas y permitió la reapertura de dos calles anteriormente interrumpidas por el terraplén del puente, Cabrera y Castillo.

El sistema de transporte ferroviario se vio mejorado. Se eliminaron las interferencias ferroviarias en el sector más conflictivo de la Línea San Martín, permitiendo el aumento de la frecuencia y la velocidad de marcha de los trenes, y mejorando la seguridad por la eliminación de los puntos de mayor riesgo que representan los cruces a nivel.

El diseño del viaducto contempló en todos los cruces de calles que se libere un gálibo carretero mínimo para vehículos de gran porte sobre el eje de las calles en los cruces a distinto nivel. En todos los casos se previó desarrollar un proyecto vial en las intersecciones con calles y avenidas.

Estudios Ambientales

El Estudio Técnico de Impacto Ambiental (ETIA) del Viaducto Ferroviario Elevado FC. San Martín - Tramo: Estación Palermo – Estación Paternal fue realizado en agosto de 2016 por las empresas IATASA y ATEC, y aprobado oportunamente por la Agencia de Protección Ambiental, autoridad ambiental de aplicación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

2.4. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

En relación al análisis de alternativas, inicialmente el proyecto contemplaba la construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora en la manzana 28A, tomando como referencia la nomenclatura catastral de CartoARBA, estando la misma dentro del Parque San Francisco, propiedad del CEAMSE. Esta ubicación inicial fue sometida al proceso de evaluación ambiental, obteniéndose la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), emitida el 24 de octubre de 2017 mediante la Resolución 005/17 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), actualmente Ministerio de ambiente de la Provincia de Buenos Aires. La selección original del sitio tuvo en cuenta la cercanía con el sistema de alta tensión de la distribuidora de energía (EDENOR S.A.), ubicándose a aproximadamente a 4 km del mismo los cuales serán recorridos por un doble electroducto. Asimismo, la distribuidora eléctrica EDENOR S.A. emitió un informe técnico en el cual aprobó la factibilidad del proyecto mediante un abastecimiento con doble terna de 220 kV. Por otra parte, se eligió dicho predio dado que la subestación debe ubicarse en el punto más simétrico posible de la traza ferroviaria debido a la puntualidad e importancia de la carga y su correspondiente impacto en los perfiles de tensión del sistema. Finalmente, el lugar de emplazamiento cuenta con una buena accesibilidad tanto para la ejecución de la obra como para la etapa de operación siendo, a su vez, una zona de muy baja densidad poblacional lo que evita problemas para su ejecución.

Figura 2.3. Ubicación original y alternativa de la Subestación Eléctrica Transformadora.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2021).

Durante el año 2021 en las reuniones mantenidas entre personal del Ministerio de Transporte y del CEAMSE, los referentes de este último indicaron que estos serían destinados al Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAM II), el cual se financiará parcialmente con un préstamo del BID. En dichas reuniones se planteó la posibilidad de evaluar la reubicación de la subestación a un predio lindero, también propiedad del CEAMSE.

En este marco, se propuso como alternativa la ubicación de la subestación transformadora del otro lado de las vías en las manzanas 233 y 234. Al igual que con la ubicación original, la subestación se ubica lateralmente a las vías del FCGSM manteniéndose la totalidad de las características técnicas mencionadas anteriormente. Desde el punto de vista técnico, el predio alternativo propuesto no tiene afectaciones negativas dado que solamente se desplaza la ubicación aproximadamente unos 150 m lineales. Asimismo, no se modifica la factibilidad realizada por la distribuidora eléctrica EDENOR S.A. Más aún, el electroducto cuenta en este caso con una traza más corta respecto de la ubicación original y permite mantener la alimentación del sistema ferroviario en las proximidades del baricentro de la carga. Dada la experiencia obtenida con la electrificación del Ferrocarril General Roca se puede afirmar que esta condición de simetría impactó directamente en los niveles de calidad del servicio operativo, que pueden sintetizarse en una disminución en la probabilidad de fallas del

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

sistema eléctrico, mejorando en consecuencia la calidad de la energía y robusteciendo al sistema eléctrico. Esto último generaría una mejora sustancial en la frecuencia y velocidad de las formaciones y en el fortalecimiento de la calidad del servicio de pasajeros. Debido a estos cambios en el sitio de emplazamiento de la SET se procede a la actualización del EIAS.



Con relación al uso del suelo del predio original y alternativo, considerando la información brindada por urBASig, se pasaría de suelos zonificados dentro de la categoría E (de esparcimiento) a suelos zonificados dentro de la categoría REU (de reserva para ensanchamiento urbano). En este sentido, el emplazamiento en el nuevo sitio minimizará el impacto sobre la calidad de vida de la población al evitarse la afectación sobre un área recreativa (Parque San Francisco). Además, la mayor distancia a esta área de esparcimiento minimizará la percepción de posibles ruidos emitidos durante la etapa de operación de la subestación. Adicionalmente, también se evitará la intrusión visual del edificio salvando en consecuencia una mayor afectación al valor estético del lugar y aquellos impactos generados por las actividades de obra generados por el movimiento de maquinarias y equipos.

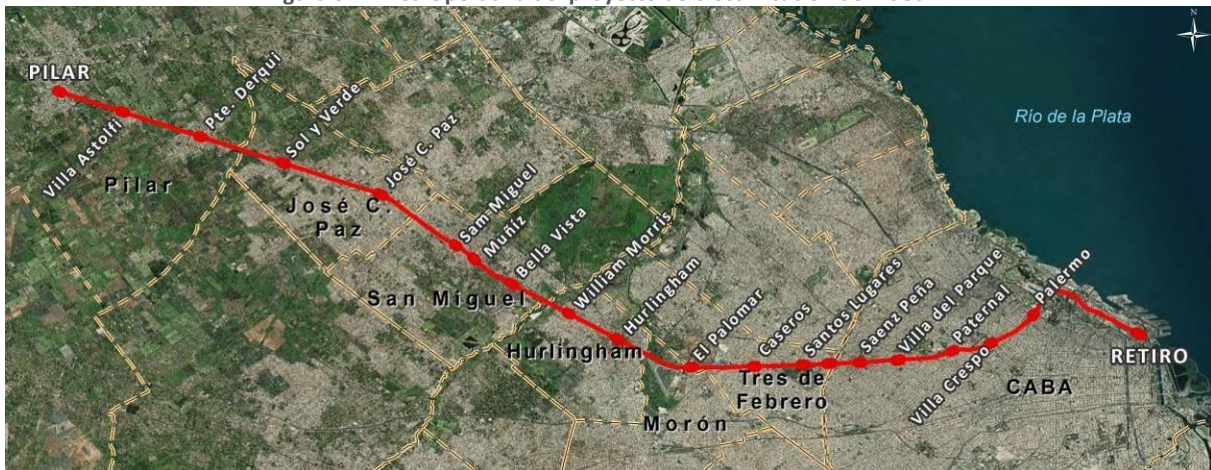
3. CARACTERIZACIÓN DEL AMBIENTE

3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1.1. DETERMINACIÓN DEL ÁREA OPERATIVA (AO)

El Área Operativa (AO) del proyecto de electrificación de la infraestructura del FCGSM entre las estaciones Retiro y Pilar abarca el predio estrictamente comprometido dentro de la zona de vías y el correspondiente a la infraestructura de cada estación del ramal ferroviario. Además, comprende el predio de Playa Alianza para el Taller de Alistamiento Liviano y el predio para la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris.

Figura 3.1. Área Operativa del proyecto de electrificación del FCGSM.

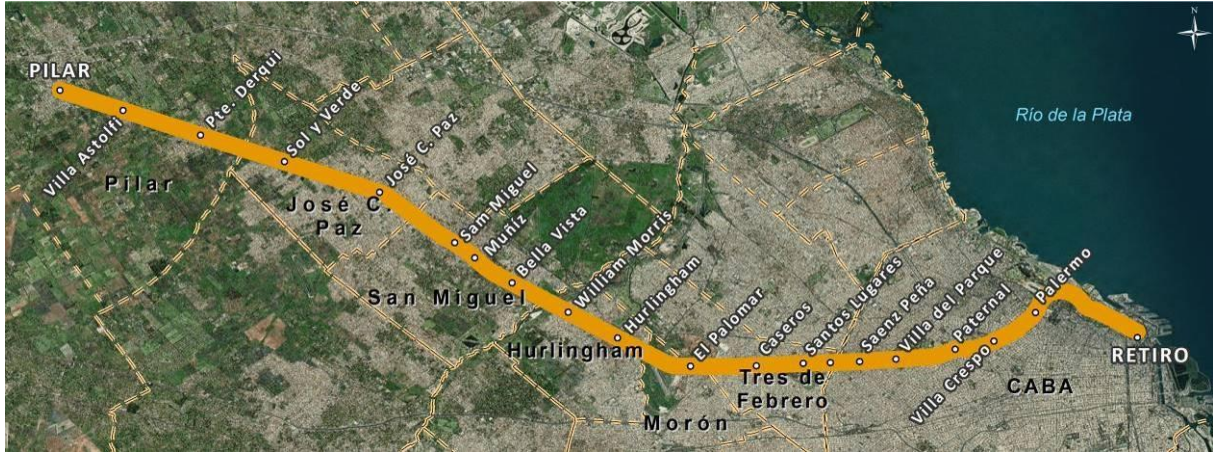


Fuente: elaboración propia en base a Bing Maps (2017).

3.1.2. DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA (AID)

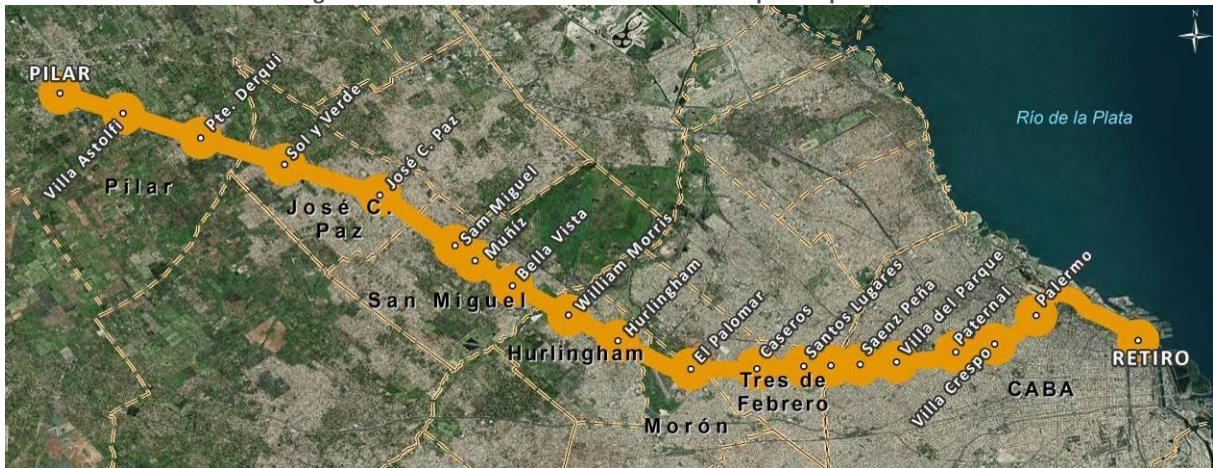
El Área de Influencia Directa (AID) de la obra abarca un buffer de 200 m alrededor de toda la longitud de la traza, al predio de Playa Alianza para el Taller de Alistamiento Liviano y al predio para la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris; mientras que en la etapa de operación se ha considerado que el AID incluye un radio de aproximadamente 1 km alrededor de cada una de las estaciones que conforman la línea ferroviaria. Esto último debido a que el impacto social será extendido en el entorno de cada una de ellas, ya que la mejora del servicio repercutirá positivamente en la población circundante.

Figura 3.2. Área de Influencia Directa en la etapa de construcción.



Fuente: elaboración propia en base a Bing Maps (2017).

Figura 3.3. Área de Influencia Directa en la etapa de operación.

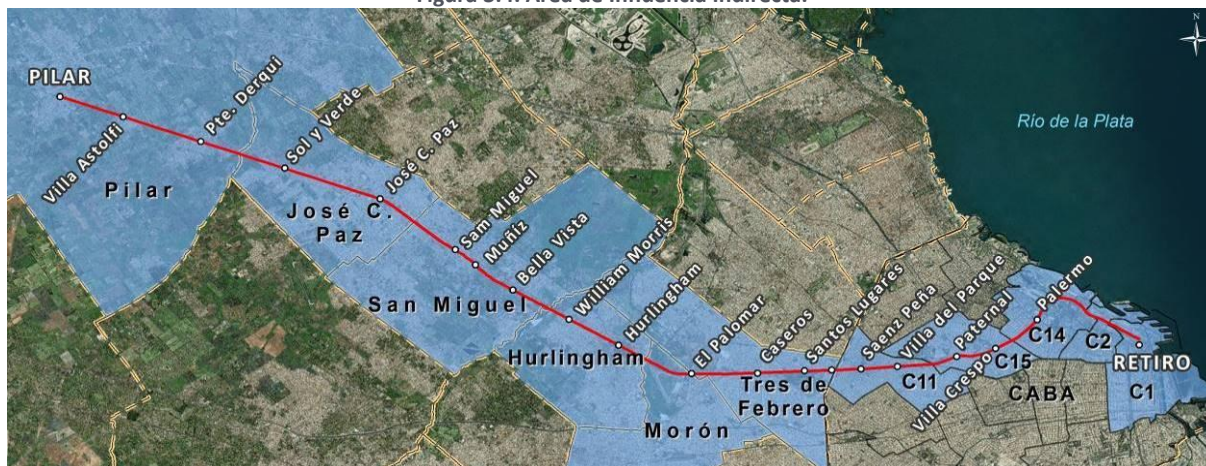


Fuente: elaboración propia en base a Bing Maps (2017).

3.1.3. DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA (AII)

Se considera como Área de Influencia Indirecta (AII) del proyecto a toda el área afectada por el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria del FCGSM. Si bien la misma posiblemente sea mayor que la considerada, a efectos prácticos se ha definido como AII a aquellas zonas involucradas por las eventuales afectaciones de las actividades económicas, circulación, accesibilidad, etc., que se estima alcancen al conjunto de la CABA (particularmente a la Comuna 1, 2, 14, 11 y 15) y a los partidos de Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar.

Figura 3.4. Área de Influencia Indirecta.



Fuente: elaboración propia en base a Bing Maps (2017).

3.2. MEDIO NATURAL

3.2.1. INTRODUCCIÓN

En este ítem se presenta un diagnóstico ambiental del medio natural físico y biótico, desarrollado a diferente nivel de detalle según el componente, las características de la obra y el estado de situación del ambiente físico-natural del entorno de la traza donde se realizará la obra de electrificación.

Este diagnóstico se elaboró en base a información secundaria, complementada con un reconocimiento expeditivo de campo y haciendo hincapié en las características del entorno y en aquellos aspectos ligados de manera directa con la obra.

3.2.2. ATMÓSFERA Y CALIDAD DE AIRE

En este ítem se presenta una descripción general de las condiciones climáticas y atmosféricas de la zona de estudio.

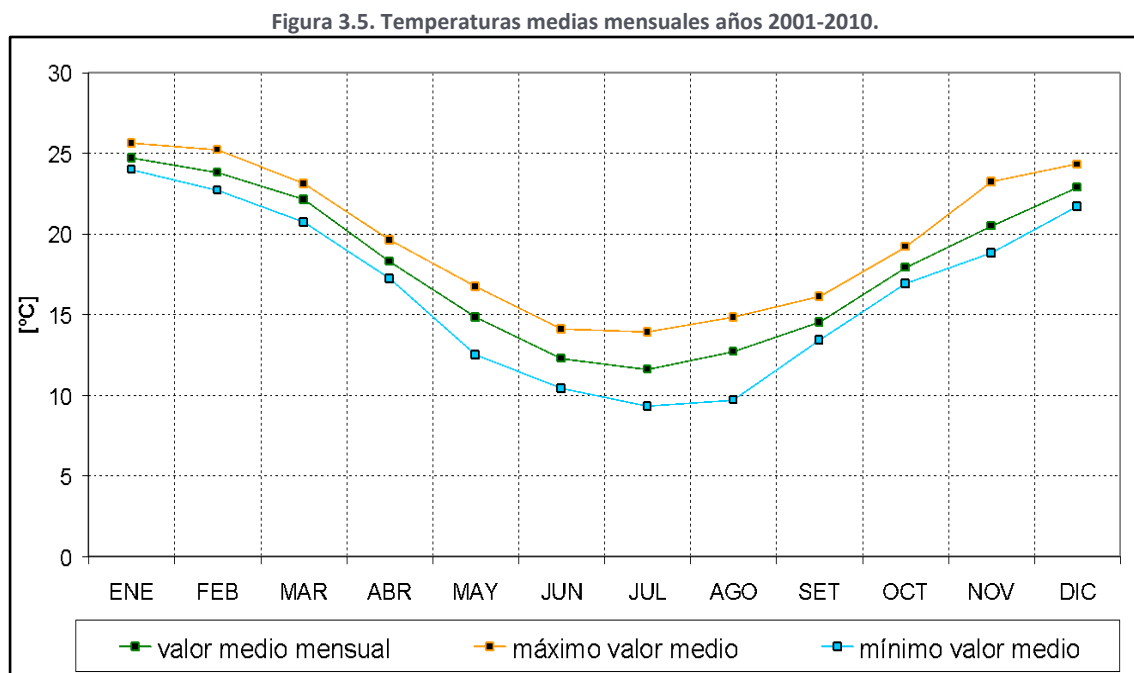
Para el desarrollo del presente apartado se ha considerado la estación Meteorológica Aeroparque ($34^{\circ} 34' S$, $58^{\circ} 25' O$; 6 msnm) y la estación meteorológica Don Torcuato Aero del Servicio Meteorológico Nacional ($34^{\circ} 29' S$, $58^{\circ} 37' O$; 4 msnm) (SMN) localizadas en las proximidades del área de influencia del proyecto. Específicamente la estación Don Torcuato se encuentra entre el grupo de estaciones que realizan observaciones en superficie por hora.

El clima presente en el sector de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y alrededores está definido por su latitud y su situación geográfica en el continente, afectada por hallarse en zona ribereña y por su desarrollo urbano. Conforme al SMN, el clima en la zona

corresponde a “Templado Húmedo” caracterizado por inviernos suaves y veranos calurosos según la clasificación de Köppen.

3.2.2.1. TEMPERATURA

Conforme datos climáticos para el período 2001-2010, en la CABA las temperaturas medias mensuales varían entre 11,6 °C y 24,7 °C teniendo un valor promedio que alcanza los 18 °C. Los valores máximos medios mensuales alcanzan entre los 13,9 °C y 25,6 °C, y los mínimos entre los 9,3 °C y 24 °C, como puede observarse en la figura presentada a continuación.



Fuente: SMN (2016).

A lo largo del año las temperaturas mínimas y máximas alcanzan su máximo en el mes de enero y su mínimo en el mes de julio. Las temperaturas mínimas medias mensuales de enero oscilan alrededor de 21 °C, mientras que en julio oscilan alrededor de 8 °C. En cuanto a las temperaturas máximas medias mensuales de enero, éstas oscilan entre 27 °C y 30 °C, mientras que en julio varían entre 13°C y 17 °C.

Cuadro 3.1. Temperaturas medias años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.

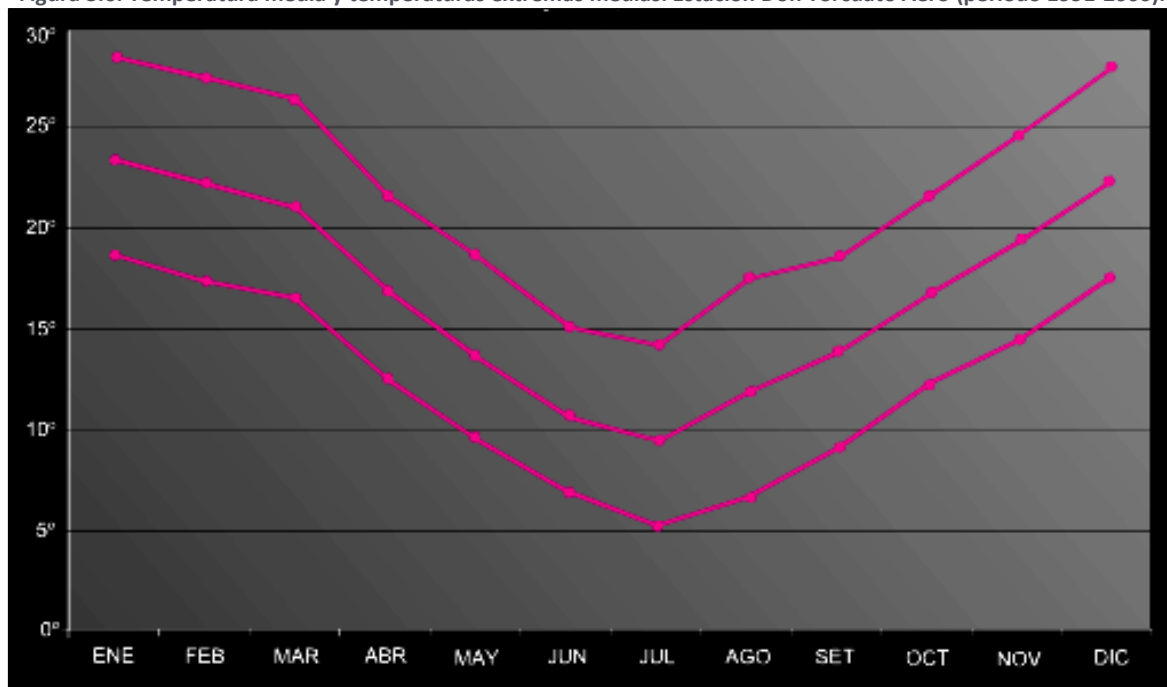
TEMPERATURA (°C)			
VALOR	MÁXIMO	MÍNIMO	PROMEDIO
MEDIO MENSUAL	24,7	11,6	18
MÁXIMO MEDIO MENSUAL	25,6	13,9	18,3
MÍNIMO MEDIO MENSUAL	24	9,3	17,3

Fuente: SMN (2016).

Las cifras indicadas por la estación Meteorológica de Don Torcuato Aero, demuestran también que tanto las temperaturas máximas medias como las mínimas tienen una marcha

anual con valores máximos en el mes de enero y mínimos en julio. Entre noviembre y marzo (el período cálido) la temperatura media es de 23 °C y entre mayo y agosto (período frío), particularmente en julio, la temperatura es de 9,5 °C. Por su parte, los valores máximos mensuales llegan a casi los 30 °C mientras que los mínimos registran valores de 5 °C. En cuanto al registro de temperaturas mínimas y máximas absolutas, se han registrado valores máximos de 40 °C en el año 1995 y de -4,70 en el año 1987.

Figura 3.6. Temperatura media y temperaturas extremas medias. Estación Don Torcuato Aero (período 1991-2000).



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

3.2.2.2. VIENTOS

Los vientos dominantes en la totalidad de la zona caracterizada provienen del anticiclón del Atlántico Sur, siendo los más característicos la Sudestada (vientos frescos y húmedos) y el Pampero (vientos del sudoeste, fríos y secos). En verano también es frecuente el viento norte.

Entre octubre y marzo (primavera y verano) prevalecen los vientos del sector este, mientras que de abril a junio (otoño e invierno) dominan los vientos del sudoeste y los vientos del sur dominan entre los meses de agosto y septiembre (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2013).

Al considerar la velocidad por dirección de los vientos, se considera en ambas estaciones meteorológicas que los meses primaverales y estivales son los que registran mayores velocidades y, por el contrario, el otoño es la estación que presenta menor velocidad.

En la Ciudad de Buenos Aires los vientos primaverales (de mayor velocidad) prevalecen en especial en el mes de noviembre. Estos vientos soplan del sudeste con velocidades medias en torno a 22 km/h, mientras que los vientos menos intensos en promedio son los que soplan del cuadrante noroeste, con una intensidad media mensual de 12 km/h en las estaciones de otoño e invierno, particularmente en junio. En este contexto, esto no quiere decir que prevalezcan los vientos del sudeste, sino que significa que estos vientos cuando soplan lo hacen en promedio con mayores intensidades que los vientos de las otras direcciones.

En cuanto a la frecuencia de ocurrencia por dirección, la dirección más frecuente es la que corresponde al viento del este con un 25% de los casos, debiéndose principalmente al efecto de la brisa del Río de la Plata que prevalece en la zona ribereña durante las tardes. En orden decreciente le siguen el viento sudeste y el proveniente desde el norte (ver figuras a continuación).

Las menores frecuencias corresponden al oeste. No obstante, el viento del oeste y sudoeste suele tener violentas ráfagas de muy corta duración, asociadas con las tormentas más severas.

En el caso de los datos recogidos en la estación Meteorológica de Don Torcuato Aero, dentro de los meses primaverales y estivales (meses en que se registran las más altas velocidades), el mes de octubre presenta mayor frecuencia de vientos mayores a 43 km/h, con un promedio de 4 días.

Figura 3.7. Intensidad media por dirección del viento, años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.

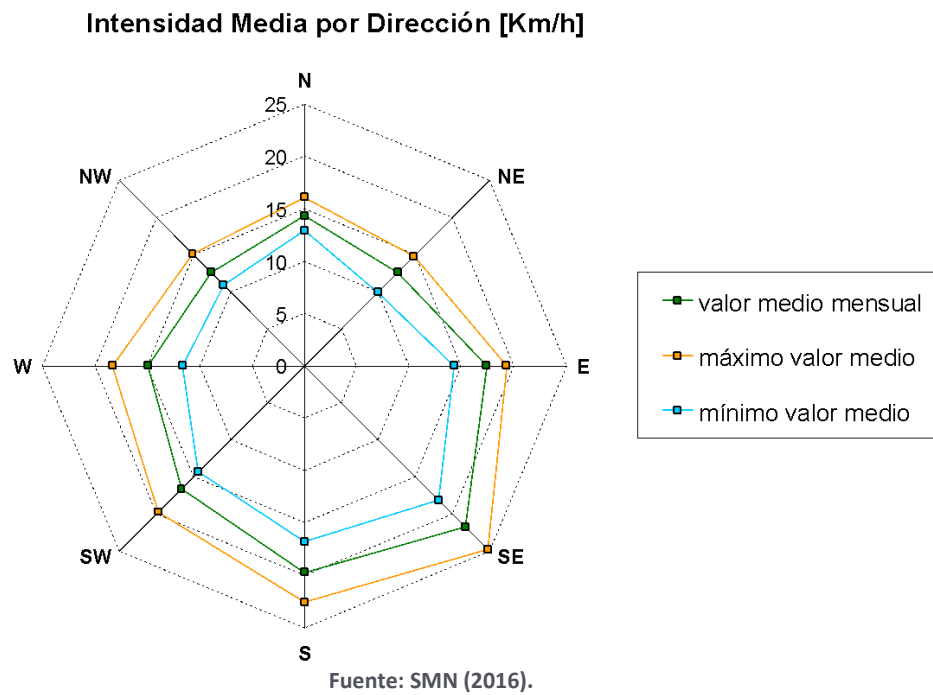


Figura 3.8. Frecuencia de ocurrencia por dirección del viento, años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.

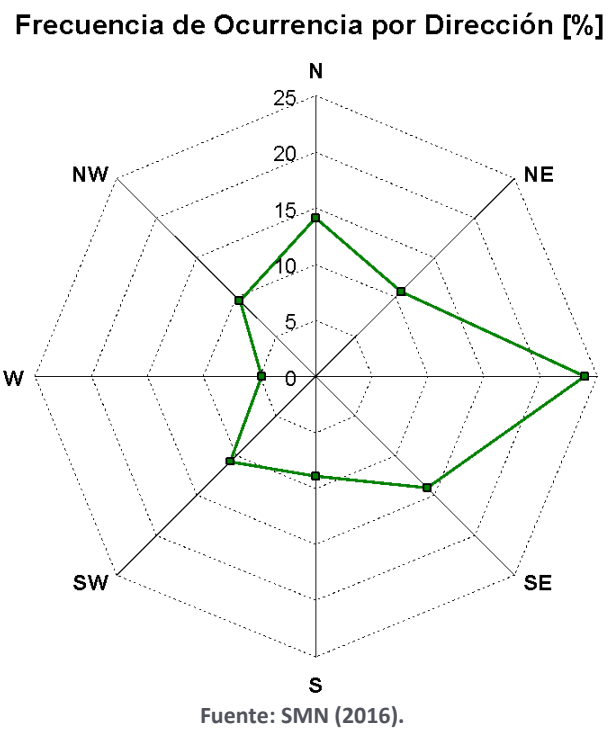
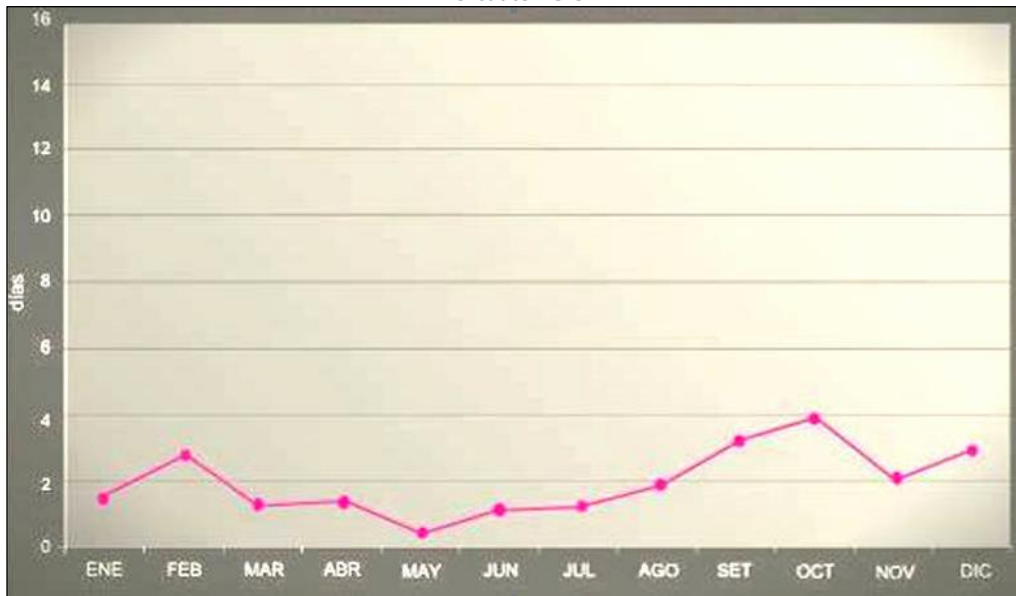


Figura 3.9. Número medio de días con viento > 43 Km. /h en la región circundante a la estación Meteorológica de Don Torcuato Aero.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

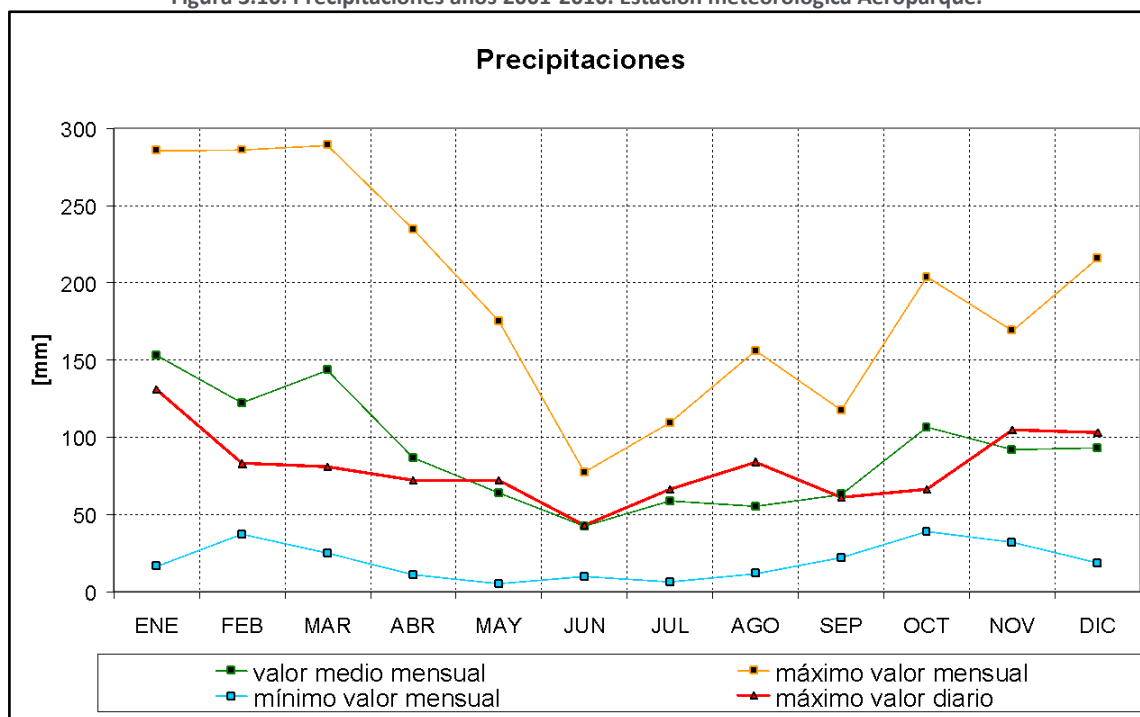
Merecen especial mención las sudestadas, vientos del sur-sureste que ejercen un gran control sobre el nivel de las aguas del Río de la Plata, pudiendo elevar sus aguas hasta 4 m respecto a su nivel habitual, como por ejemplo 4,44 m en la gran crecida de 1940. Estos vientos, generalmente acompañados por mal tiempo, lluvias continuas y bajos valores de temperaturas, por lo general tienen lugar durante los meses invernales y al comienzo de la primavera. Afectan el drenaje de la región ya que dificultan el desagüe natural de las aguas de la cuenca del Luján, elevando el nivel de sus aguas por influencia del nivel del río Paraná de las Palmas propagado a lo largo del canal Santa María.

3.2.2.3. PRECIPITACIONES

El régimen de precipitación en la región circundante a la traza del FCGSM está caracterizado por máximos en los meses cálidos y mínimos en los meses invernales.

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires el total anual varía entre 700 y 1400 mm, con una media de 1079,2 mm. El mes más lluvioso es enero, con una media de 153,1 mm y el más seco es junio, con un valor promedio de 42,1 mm. No obstante, la precipitación es la variable que presenta la mayor variabilidad en todas las escalas temporales.

Figura 3.10. Precipitaciones años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.

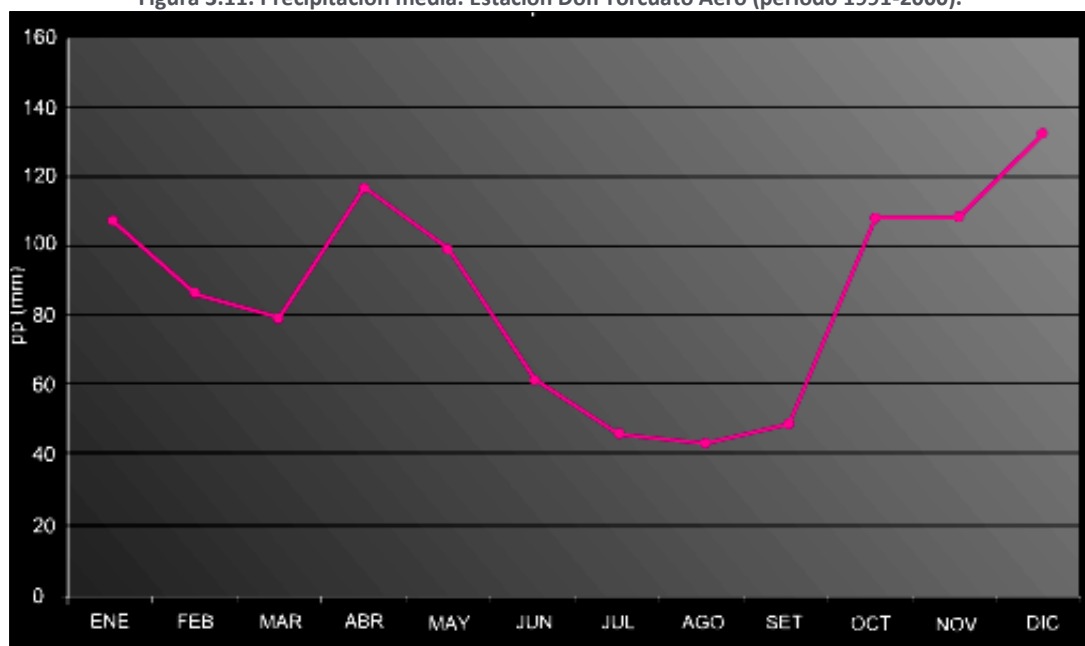


Fuente: SMN (2016).

Para el año 2015, se registró en la EMA (Estación Meteorológica Aeroparque) un total de 712,2 mm de precipitaciones anuales. Las mayores frecuencias de días con lluvia se presentan al comienzo de las estaciones de transición, siendo octubre el mes que presenta el máximo, con 9 días de lluvia al mes, en promedio. Contrariamente las mínimas frecuencias corresponden a finales del otoño y del invierno, alcanzándose el mínimo en junio, con una media de 5 días de lluvia al mes.

Por su parte, en el caso de los datos registrados en la estación Meteorológica de Don Torcuato Aero, los máximos corresponden a los meses entre octubre y abril, siendo diciembre el mes más lluvioso con una precipitación media cercana a los 140 mm. Los mínimos tienen lugar entre junio y septiembre, siendo agosto el mes que registra menor cantidad de precipitación, alcanzando valores próximos a los 40 mm. Las precipitaciones promedio son de 1.100 mm anuales.

Figura 3.11. Precipitación media. Estación Don Torcuato Aero (período 1991-2000).



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

En términos generales, las tormentas tienen mayor aparición en los meses estivales, como resultado de la intensa convección que se produce en la región, alimentada por el vapor de agua que es transportado por una intensa corriente en chorro en los niveles bajos de la atmósfera (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2013).

3.2.2.4. HUMEDAD RELATIVA

Conforme señala el SMN, la humedad relativa se define como la relación entre el contenido de vapor de agua que tiene la atmósfera, respecto del contenido máximo que puede albergar (que depende de la temperatura). No es una medida absoluta de la cantidad de vapor de agua en la atmósfera, sino que depende inversamente de la temperatura.

Por esta causa, se observa un ciclo anual con máximos valores en otoño e invierno y mínimos en verano. Esto no quiere decir que en invierno haya mayor contenido de humedad en el aire, sino que el aire se encuentra más próximo a la saturación. A nivel diario, la humedad relativa suele ser máxima durante la madrugada y mínima por las tardes, manifestando un marcado ciclo diurno.

Los valores medios indicados por la EMA, en porcentaje, se muestran resumidamente en el siguiente cuadro.

Cuadro 3.2. Humedad relativa años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.

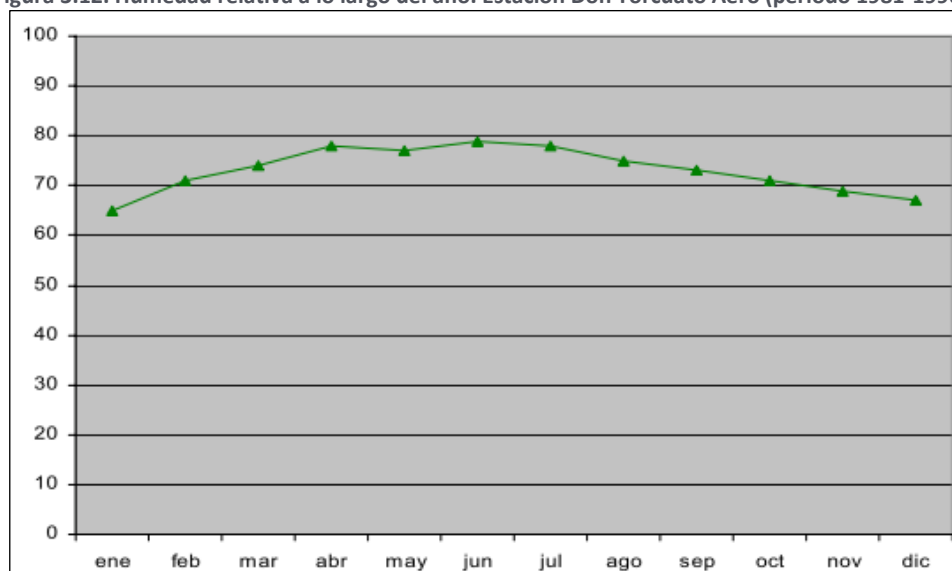
HUMEDAD RELATIVA (%)			
VALOR	MÁXIMO	MÍNIMO	PROMEDIO
MEDIO MENSUAL	77,4	65,6	71,9
MÁXIMO MEDIO MENSUAL	83	70,6	74,5
MÍNIMO MEDIO MENSUAL	72,2	60,3	70,5
EXTREMO	100	13	-
Fecha del valor extremo	ocasionalmente	25/12/2010	-

Fuente: SMN (2016).

Por su parte, la EMA 09 indica que para el año 2015 se registra una humedad relativa en la zona que alcanza valores mínimos del 16% y máximos del 97%.

La humedad relativa registrada en la estación meteorológica de Don Torcuato Aero correspondiente al período 1981-1990 indica que el porcentaje más alto se encuentra en el semestre frío (abril – septiembre), siendo el mes más húmedo junio con un 79% de humedad y enero el más seco con un registro del 65%. La humedad relativa promedio es del 73%.

Figura 3.12. Humedad relativa a lo largo del año. Estación Don Torcuato Aero (período 1981-1990).



Fuente: Lastra (2007).

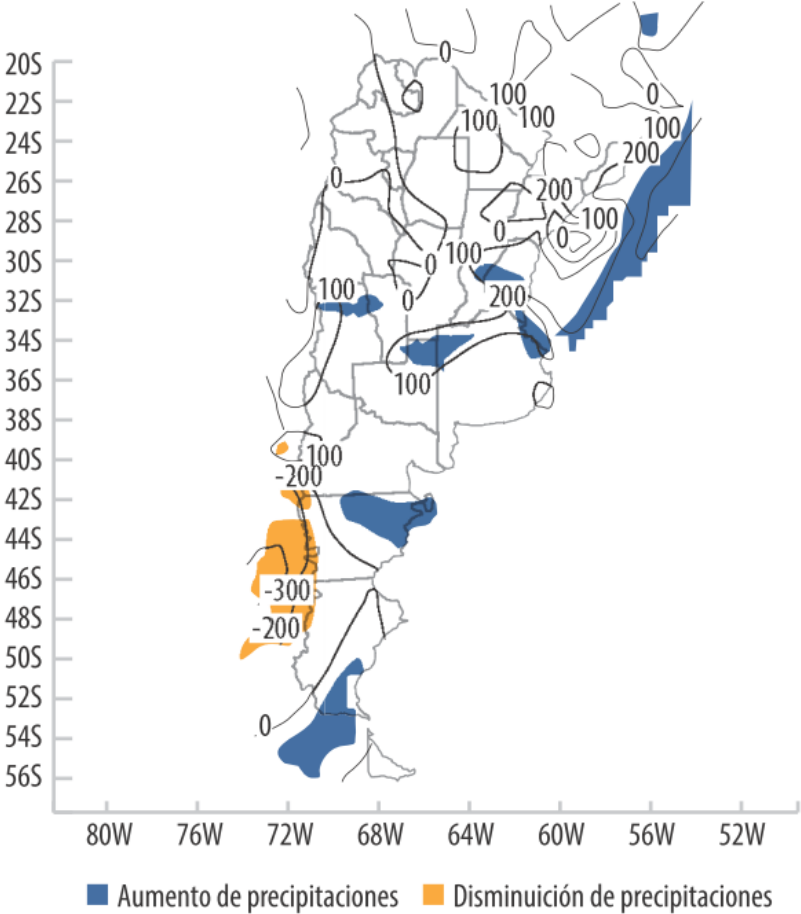
3.2.2.5. ESCENARIOS DE VARIABILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO

En relación a los escenarios de variabilidad y cambio climático que se esperan para la zona de implantación de las obras, a continuación se enumeran las principales problemáticas relacionadas a esta temática, analizadas por el Equipo Interministerial de Cambio Climático creado en el año 2009 en la CABA. Este equipo originó un Plan de Acción enfocado en el período 2010-2030 para tratar las medidas de mitigación y adaptación a los efectos negativos que genera el cambio climático. En su capítulo segundo, publicado por el GCBA, expone los cambios esperados en las variables climáticas.

Con relación a la temperatura, “Se espera para el AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) un aumento de la temperatura media anual del orden de 0,5 °C, para la década 2020-2029 con respecto al período 1961-90.”

Respecto a la precipitación, “En el AMBA no se esperan cambios significativos, para la década 2020-2029 con respecto al período comprendido entre 1961 y 1990.” Sin embargo, en los últimos 50 años han aumentado las precipitaciones anuales, como así también los eventos de lluvias intensas. Desde el año 1960 las precipitaciones anuales en el país han aumentado 1,9 mm o un 3,5% por década, y los eventos de precipitaciones intensas se han incrementado un 1,7% por década¹ (Banco Mundial, 2016).

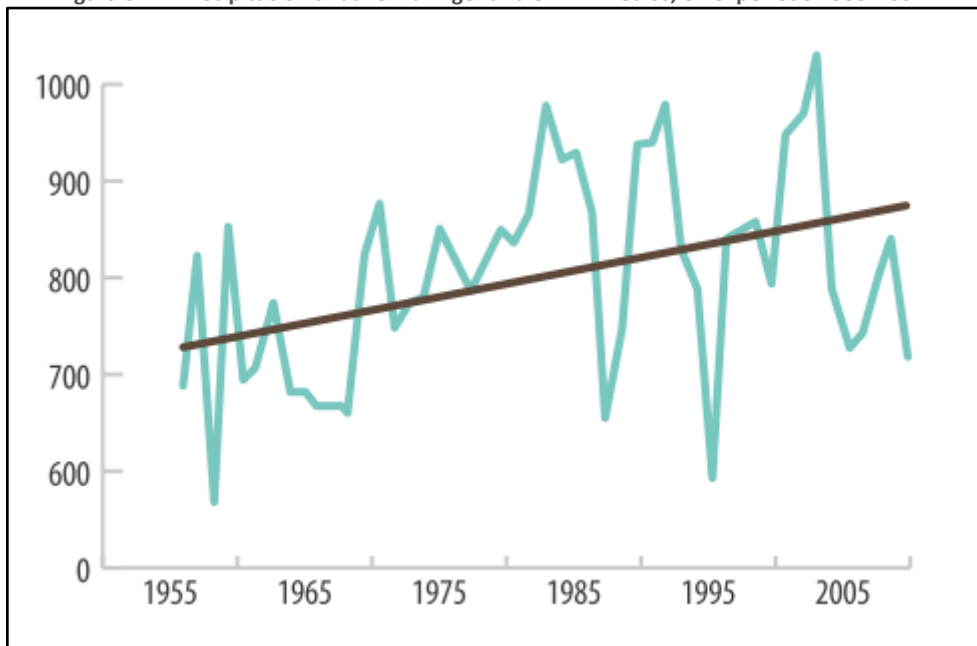
Figura 3.13. Cambios observados en las precipitaciones (mm) entre 1960 y 2010.



Fuente: Banco Mundial (2016).

¹ “Es más probable que las precipitaciones repentinas e intensas causen inundaciones que la lluvia constante de baja intensidad” (Banco Mundial, 2016).

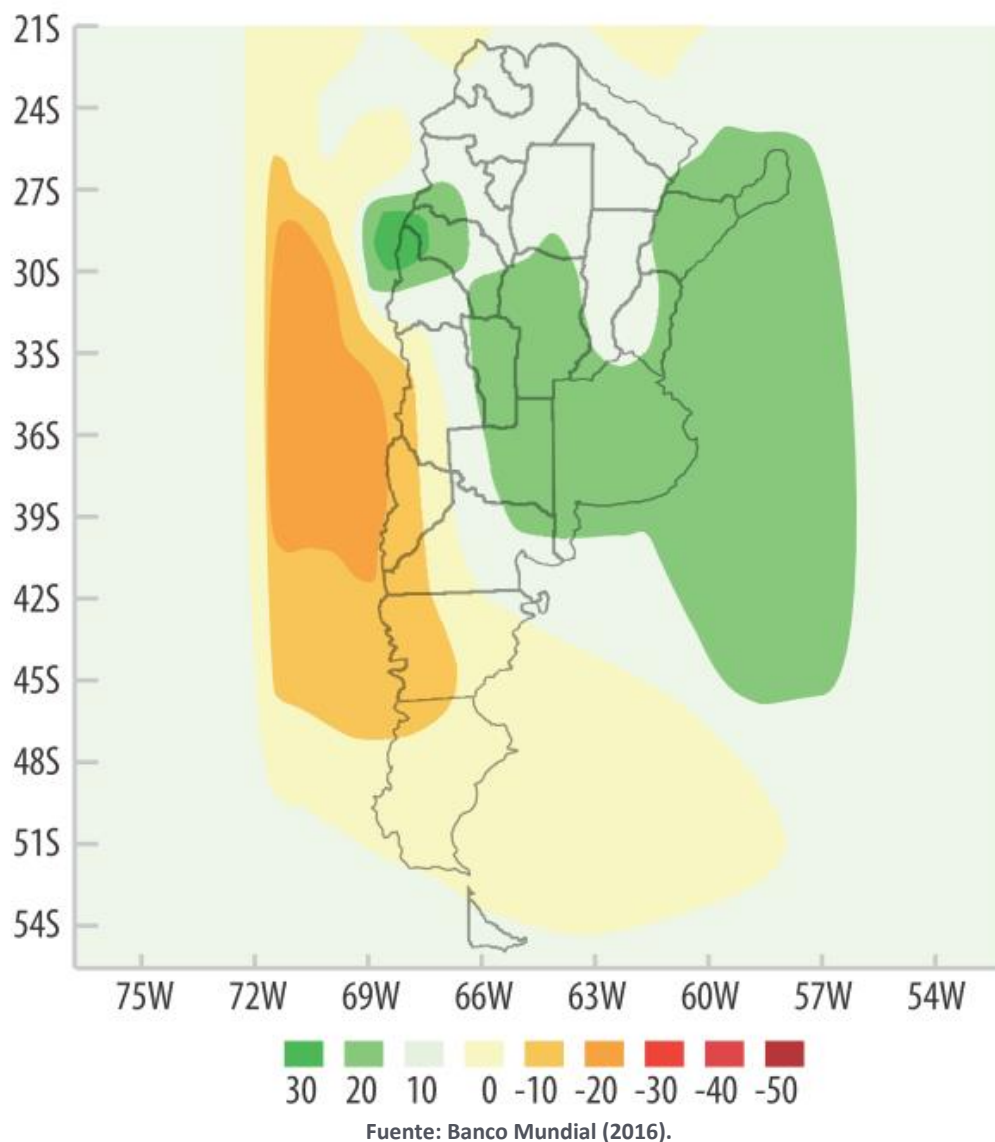
Figura 3.14. Precipitación anual en la Argentina en milímetros, en el período 1955-2007.



Fuente: Banco Mundial (2016), en base a Gosling et. al. (2010).

En este orden de ideas el Banco Mundial señala que “Las proyecciones sugieren que el país en su totalidad experimentará un aumento de las temperaturas promedio y las regiones Norte y Central también tendrán mayores precipitaciones”. Sin embargo, indica que la estimación de aumento de lluvias se encuentra dentro del margen de error esperable, por lo cual podría asumirse que no habrá variaciones significativas.

Figura 3.15. Cambios proyectados en precipitaciones (mm) para el período 2015-2039 en comparación con 1980-2005.



3.2.2.6. RIESGOS AMBIENTALES

Se presenta a continuación un panorama general del Cambio Climático en la zona del proyecto y las tendencias estimadas por diferentes organismos en cuanto a los riesgos ambientales.

Cambio Climático y riesgo de inundaciones

Conforme lo que indica el Banco Mundial, las inundaciones constituyen el mayor riesgo de desastre natural que amenaza a la Argentina, representando el 60% de los desastres naturales y el 95% de los daños económicos. En este contexto, las inundaciones ribereñas (de planicies aluviales) suceden cuando las intensas precipitaciones causan el desborde del

agua de los ríos sobre las orillas, siendo muy peligrosas cuando las áreas propensas a inundarse se encuentran ocupadas por personas. Entre los factores que contribuyen a este tipo de inundación se encuentran la deforestación, una deficiente gestión de los humedales y precipitaciones más intensas.

En este orden de ideas, con relación a los cursos de agua atravesados por la traza del FCGSM, debe destacarse que en el ámbito de la CABA no se registran intersecciones con cursos de agua superficiales, ya que todos se encuentran entubados, mientras que en el conurbano bonaerense se registra la intersección con el arroyo Morón, el río Reconquista, el arroyo Pinazo, el arroyo Burgueño y un curso canalizado sin identificar.

Los desbordes de los ríos provocan inundaciones con grandes pérdidas físicas y económicas. Particularmente el río Reconquista cuenta con registros de inundaciones que datan de principios del siglo XIX y que continúan hasta el presente. Entre los años 1805 y 1985 hubo más de 20 crecidas de magnitudes excepcionales. La última con más de 100.000 evacuados y grandes pérdidas económicas. Luego de una lluvia copiosa, el caudal de este río "...puede incrementarse rápidamente pudiendo variar entre 69.000 m³/día y 1.700.000 m³/día. Cuando esto se combina con tormentas costeras, la sección inferior presenta grandes anegamientos que incluso transgreden el margen inferior del valle" (Defensor Del Pueblo - Ombudsman Nacional, 2007).

Tanto el arroyo Pinazo como el Burgueño forman parte de la Cuenca del Luján. Ambos arroyos muestran una profunda modificación de los usos del suelo en su entorno, por la intensa urbanización desarrollada en su cuenca, lo cual ha generado la reducción de su capacidad de escurrimiento provocando también inundaciones frecuentes, siendo el último evento registrado de la cuenca en el mes de agosto del año 2015.

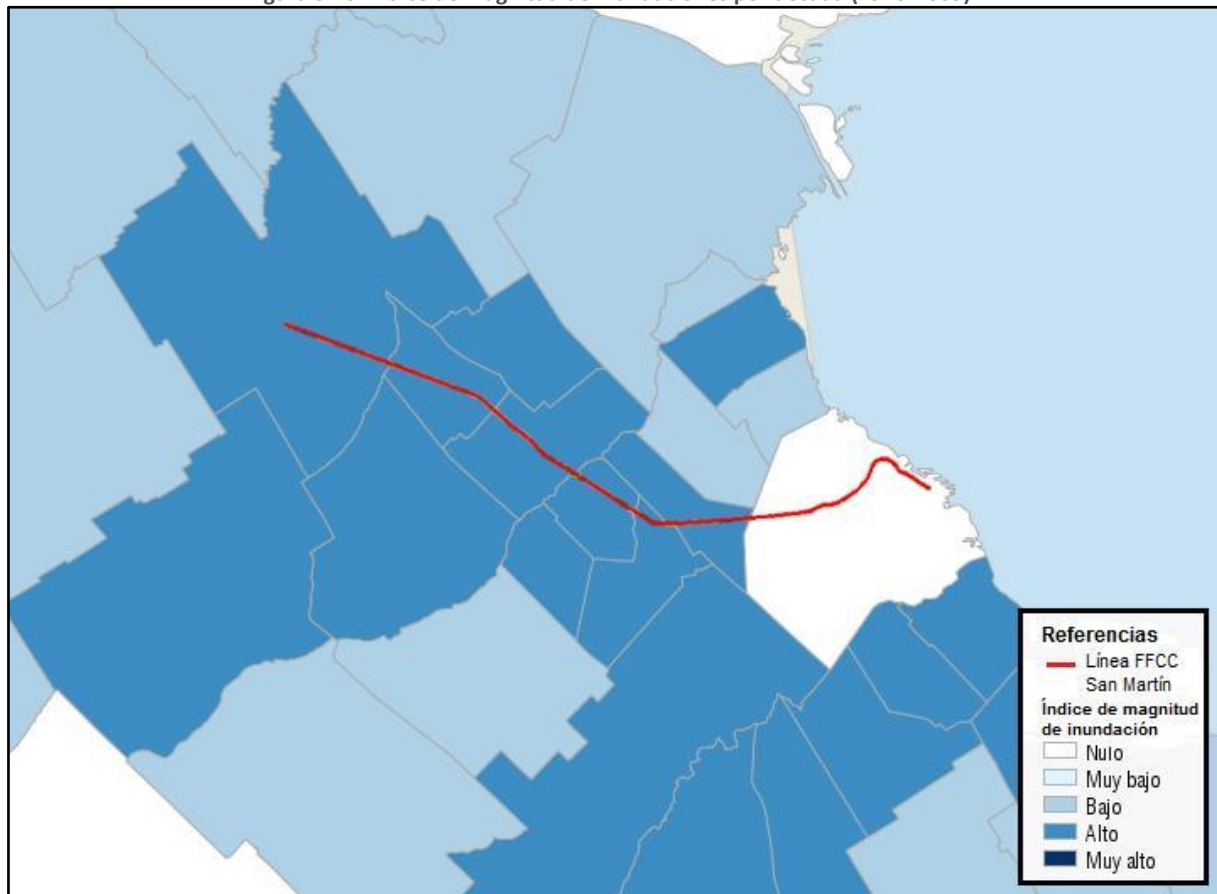
Por otra parte, a diferencia de las inundaciones ribereñas, debe señalarse que la rápida urbanización y el desarrollo urbano inadecuado son la raíz de los crecientes anegamientos urbanos, siendo las grandes ciudades, como por ejemplo Buenos Aires, especialmente vulnerables por su ubicación: "...los anegamientos urbanos en muchos casos son el resultado de abundantes precipitaciones concentradas en un período y lugar determinados" (Banco Mundial, 2016). Con la urbanización y la consecuente construcción de edificios y pavimentación, las tierras se transforman en superficies impermeables lo que disminuye las posibilidades de infiltración y en consecuencia aumenta la acumulación de agua en los

sistemas de alcantarillado y en las calles². Además, el reemplazo de vegetación por infraestructura urbana disminuye la capacidad de evapotranspiración³.

Asimismo, los eventos climáticos extremos, productos del cambio climático, como por ejemplo las precipitaciones más intensas y erráticas, aumentan la probabilidad de inundaciones urbanas. En especial cuando se carece de sistemas de drenaje adecuados, planificación urbana apropiada, o falta de mantenimiento de los sistemas existentes.

En la siguiente figura puede observarse el índice de magnitud de inundaciones entre los años 1970 y 2009, donde se logra identificar que la traza del FCGSM transcurre por zonas que poseen un alto índice de inundación, con excepción de la Ciudad de Buenos Aires.

Figura 3.16. Índice de magnitud de inundaciones por década (1970-2009).



Fuente: Planificación Territorial, edición propia (2012).

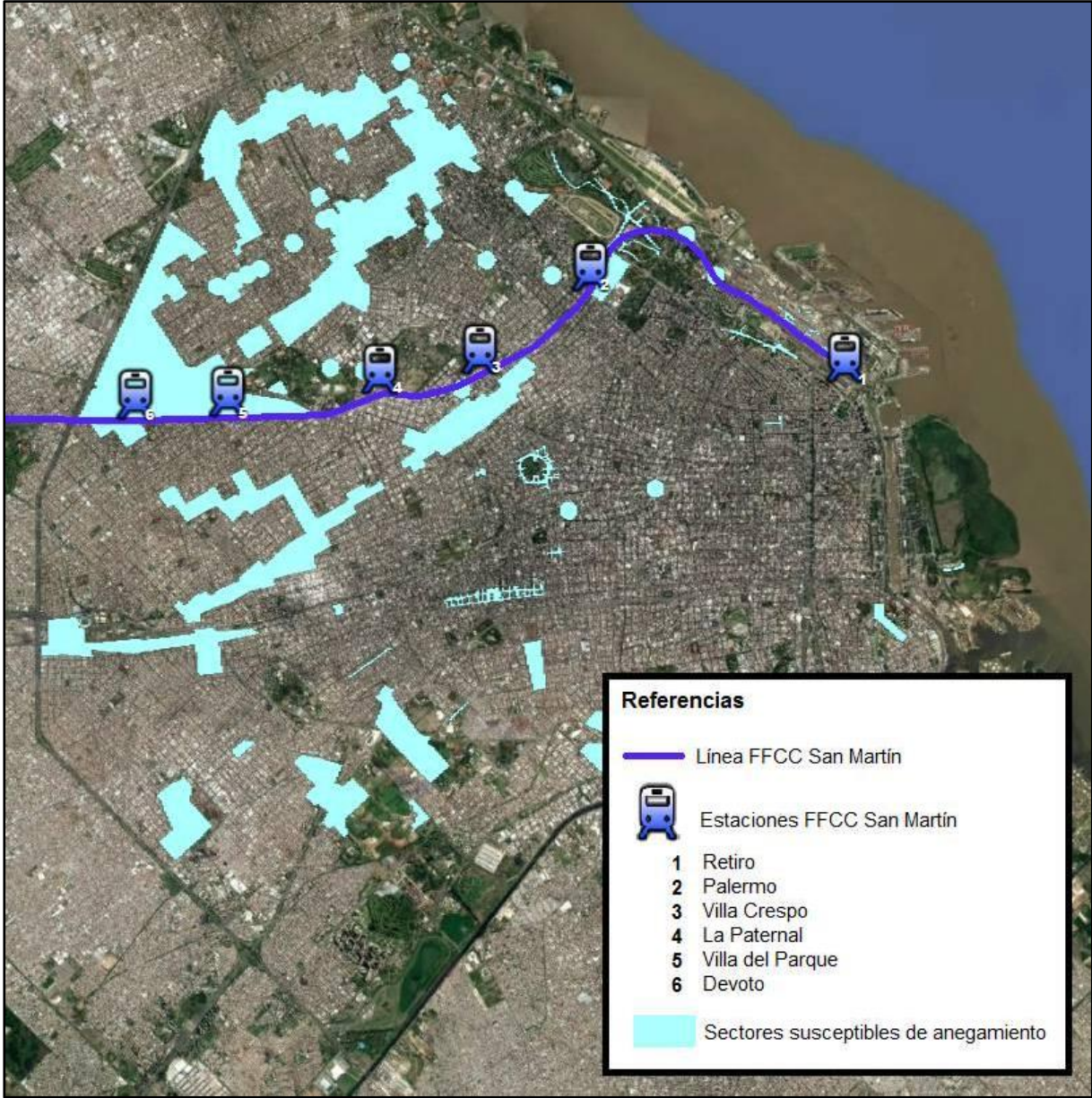
² “Si la densidad de población aumenta de 0,4 habitantes por hectárea a 50 habitantes por hectárea (promedio de Buenos Aires), el tiempo de escurrimiento disminuye al 10% de su valor inicial y los volúmenes aumentan en un 1000%” (Banco Mundial, 2016; en base a UNESCO, 1987).

³ “Debido a las superficies impermeables como el pavimento y los techos, una manzana típica de la ciudad genera cinco veces más escurrimiento que un área forestada del mismo tamaño” (Banco Mundial, 2016; en base a US EPA).

Particularmente en la Ciudad de Buenos Aires se identifican varios sectores susceptibles de anegamiento, conforme datos del año 2014 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), los cuales se presentan mayormente al norte de la Ciudad.

Se observa que la traza del FCGSM atraviesa algunos sectores vulnerables y, particularmente algunas estaciones ferroviarias se ubican dentro de la zona de vulnerabilidad o en gran cercanía a la misma. Entre estas se pueden nombrar a las estaciones de Palermo, Villa del Parque y Devoto las cuales se encuentran en zonas de riesgo de anegamiento. Sin embargo, al encontrarse la estación de Palermo elevada por la ejecución del viaducto se disminuye sensiblemente su riesgo de anegamiento.

Figura 3.17. Sectores susceptibles de anegamiento por precipitación (Año 2014).



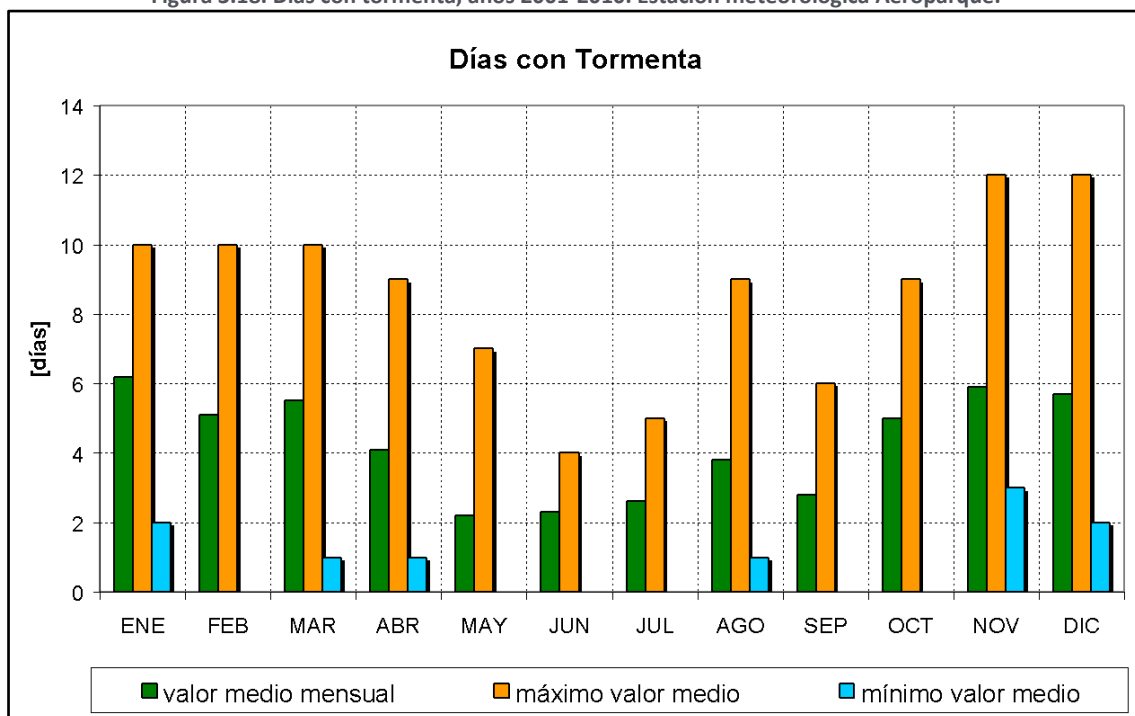
Fuente: elaboración propia en base a información del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2017).

Para finalizar este punto, cabe señalar que según lo que resalta el Banco Mundial con respecto a las inundaciones urbanas, se prevé que una mayor urbanización junto con precipitaciones más intensas (ver ítem 3.2.2.5) y la reducción de espacios verdes, aumenten la probabilidad de anegamientos.

Tormentas

Las tormentas son fenómenos meteorológicos caracterizados por la ocurrencia de actividad eléctrica entre nubes o entre las nubes y el suelo que suelen producirse cuando se encuentran masas de aire de distintas características, dentro de un ambiente termodinámicamente inestable que favorece el desarrollo de grandes nubes convectivas llamadas cumulonimbus. Suelen presentarse mayormente en el verano y en primavera, aunque también lo hacen en invierno durante las irrupciones de aire templado y húmedo. En promedio, ocurren 51 días al año.

Figura 3.18. Días con tormenta, años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.



Fuente: SMN (2016).

Lluvias intensas de corta duración

La región del AMBA se encuentra afectada por tormentas en un promedio de 50 días por año. En general, las precipitaciones intensas son de corta duración y provienen de nubes de gran desarrollo vertical (extensión vertical superior a 10 km), denominadas generalmente nubes convectivas. Existen dos causas por las que se generan este tipo de tormentas. Una de

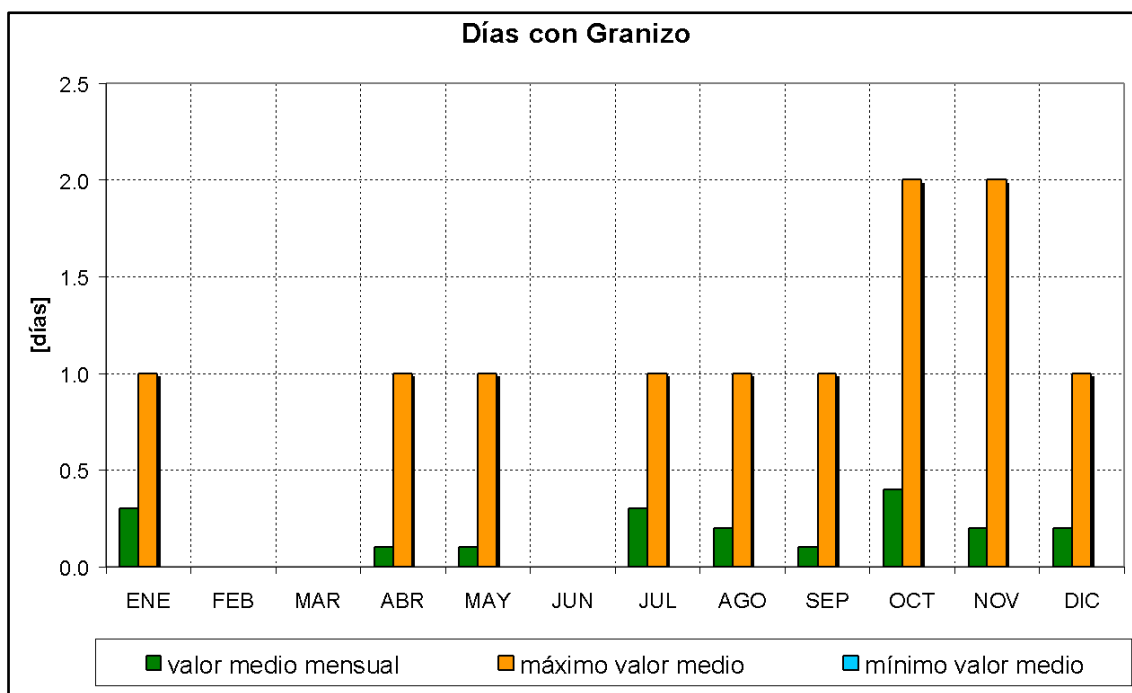
ellas es por el calentamiento sobre la superficie terrestre en horas de mayor insolación, situación típica durante el verano. La otra causa corresponde a inestabilidades internas de las masas de aire que generan condiciones propicias para el desarrollo convectivo (movimiento de ascenso del aire), a partir de niveles intermedios de la atmósfera. En este segundo grupo se enmarcan los Complejos Convectivos de Mesoescala (CCM), cuya fase inicial se desarrolla en las primeras horas de la noche, cuando la precipitación asociada puede ser débil o nula, y alcanza su desarrollo maduro pocas horas después con precipitaciones en aumento. La duración de los CCM varía entre 12 y 18 horas. Los CCM se distinguen de las tormentas convectivas aisladas de verano porque producen mayor cantidad de precipitación debido a su mayor extensión horizontal y a su ciclo de vida más largo. Los CCM se desarrollan no solamente durante el verano sino también durante el otoño y la primavera. Asimismo, se han registrado casos también durante el invierno (Kreimer, Alcira et. al. 2001).

Granizo

Según el SMN la caída de granizo en la zona de estudio, particularmente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y sus alrededores, está asociada mayoritariamente con la ocurrencia de tormentas eléctricas. Este fenómeno es muy puntual, de gran variabilidad espacial y de muy baja frecuencia de ocurrencia. En promedio se registran casi 2 días al año.

Como puede observarse en la siguiente figura, el granizo suele caer en los meses de octubre y noviembre. Únicamente, para el periodo comprendido entre los años 2001-2010, no se registra caída de granizo en los meses de febrero, marzo y junio.

Figura 3.19. Días con granizo, años 2001-2010. Estación meteorológica Aeroparque.



Fuente: SMN (2016).

Sudestada

Entre los fenómenos meteorológicos que afectan la región se encuentra la sudestada, originada por un efecto combinado de dos sistemas de diferentes presiones, uno de alta presión (ubicado sobre el Océano Atlántico, frente a las costas de la Patagonia central, transportando aire frío de origen marítimo hacia el este de la Provincia de Buenos Aires, extremo sur del Litoral y el sur de la República Oriental del Uruguay) y uno de baja presión (localizado sobre el centro y sur de la Mesopotamia y la región occidental del Uruguay, que por su circulación produce un aporte de aire cálido y húmedo sobre la región). Este fenómeno se identifica por “la ocurrencia de vientos provenientes del sector sudeste, que soplan con persistencia regular y con intensidades moderadas a fuertes. Esta situación afecta principalmente a la zona del río de la Plata, sur de la provincia de Entre Ríos y nordeste de la provincia de Buenos Aires, y está acompañada por lluvias. La sudestada produce graves crecientes del río de la Plata en la costa argentina del estuario” (Kreimer, Alcira et. al., Banco Mundial, 2001).

Este fenómeno dura comúnmente de 1 a 3 días, pudiendo extenderse hasta 6 días, en casos excepcionales, dando lugar a posibles inundaciones en las zonas costeras bajas. Suelen aparecer entre los meses de abril a diciembre, con mayores frecuencias en el mes de octubre, aunque el GCBA señala que las sudestadas más fuertes fueron registradas en el mes

de julio. Cabe destacar que el Atlas Ambiental de Buenos Aires (AABA) señala que a partir de la década del '70 aumentó la frecuencia de ocurrencia de sudestadas.

Aumento del nivel del Río de la Plata

La altura del Río de la Plata se encuentra determinada por el nivel del mar, la orientación de los vientos y el aporte de los ríos tributarios Paraná y Uruguay. En este contexto y, conforme señala el AABA, en el último siglo el río de la Plata experimentó un aumento en su nivel medio. De acuerdo con los datos provistos por el mareógrafo de Buenos Aires la tendencia de aumento en el nivel de las aguas es de 1,7 mm/año. "De continuar esta tendencia, toda la región y sus áreas adyacentes se verían afectadas considerablemente debido a un aumento en la frecuencia de inundaciones en áreas bajas y al incremento de la erosión en algunas zonas costeras." Con el aumento de la frecuencia de sudestadas a partir de la década del '70 y en coincidencia con la frecuencia de vientos del este, se aceleró el aumento del nivel del río en Buenos Aires (Camilloni, AABA, 2010).

Deslizamientos y aluviones

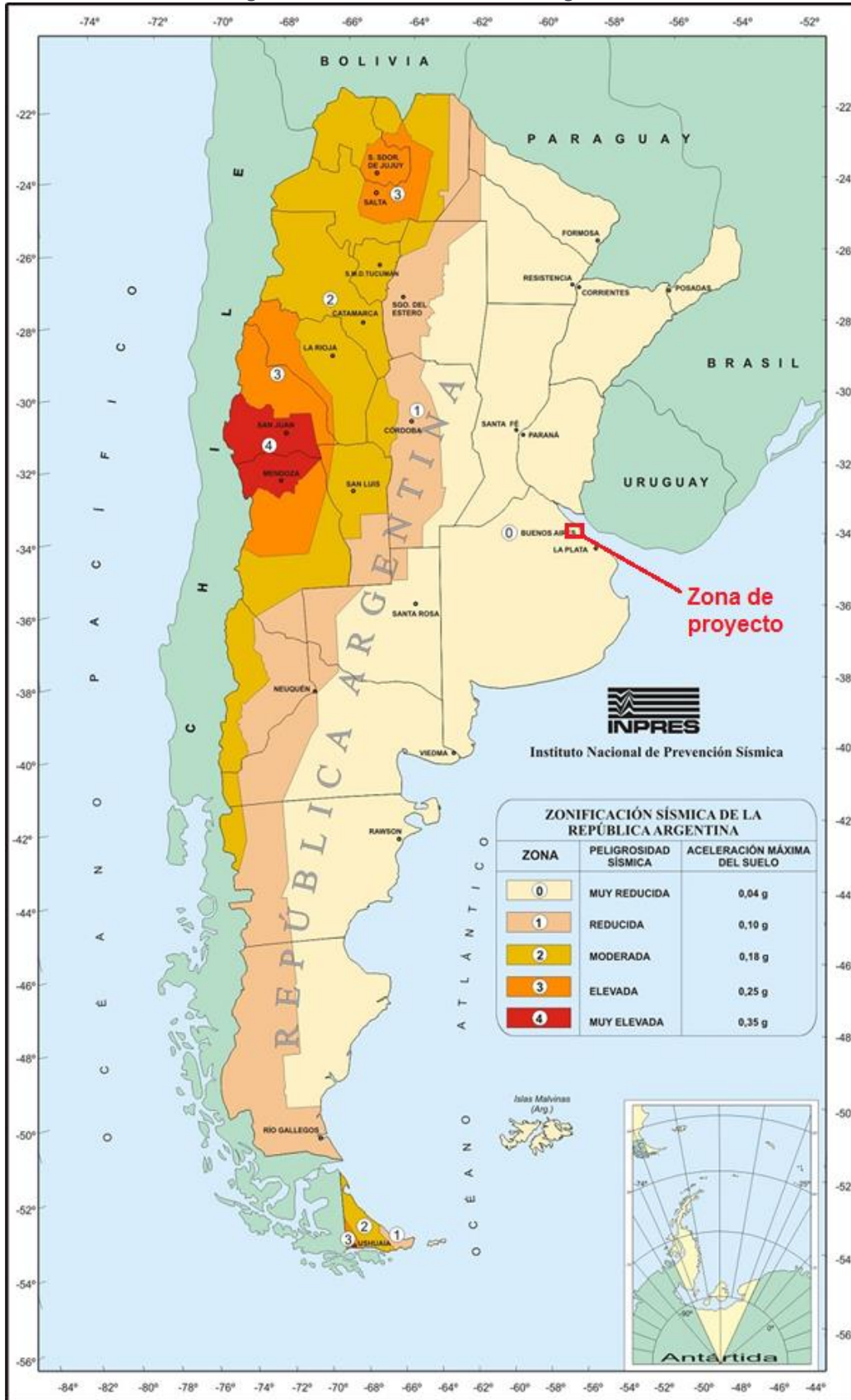
En la Argentina los deslizamientos y aluviones ocurren en zonas caracterizadas por desniveles topográficos significativos, propios de zonas pedemontanas (yungas) y mesetas. El proyecto en estudio se desarrollará en la llanura pampeana donde las pendientes no son significativas (con algunas excepciones), motivo por el cual la zona no presenta riesgo de deslizamiento y aluviones.

Actividad sísmica

El peligro sísmico⁴ en la Argentina se puede observar en el mapa de zonificación sísmica del país (ver figura del Instituto Nacional de Prevención Sísmica -INPRES- a continuación), en donde aparecen delineadas 5 zonas, de 0 a 4, catalogadas así de acuerdo con su nivel de peligrosidad. En base al mismo, se toma conocimiento que la zona de proyecto se ubica en la Zona 0, la cual representa una muy reducida peligrosidad sísmica.

⁴ Peligro sísmico: probabilidad de que ocurra una determinada amplitud de movimiento del suelo en un intervalo de tiempo fijado (INPRES).

Figura 3.20. Zonificación sísmica de la Argentina.



Fuente: INPRES, marca "zona de proyecto" propia (2017).

3.2.2.7. CALIDAD DE AIRE

La contaminación del aire representa un importante riesgo ambiental y para la salud. Conforme la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2012 se estima que unas 7 millones de personas murieron⁵ en el mundo (una de cada ocho del total de muertes mundiales) como consecuencia de la exposición a la contaminación atmosférica.

A su vez, confirma que el 92% de la población del planeta vive en lugares donde los niveles de calidad de aire superan los límites fijados por la OMS. En base a los niveles de contaminación del aire publicados por dicho organismo, en el año 2014, a través de un mapa interactivo de la contaminación atmosférica mundial, se puede observar que el AMBA cuenta con valores de emisión de material particulado 2,5 (MP_{2,5}) que rondan entre los 16 y 25 µg/m³.

En este contexto, el Banco Mundial señala que algunos estudios sobre emisiones realizados en el AMBA indican que el “67% de las emisiones de Partículas Suspendidas Totales (MP), proviene del transporte terrestre, 21% de las usinas eléctricas, 5% de la industria, y 7% de fuentes residenciales, públicas y comerciales. El transporte terrestre es también fuente de casi un 80% de los óxidos de nitrógeno (NO_x) en tanto un 70% del dióxido de azufre (SO₂) proviene de las usinas eléctricas”. Por su parte, no hay estimaciones referentes a las emisiones de otras fuentes como polvo de caminos y obras de construcción, entre otros. “Dichas estimaciones exigirían un inventario de emisiones de fuentes fijas, análisis químicos de MP y estudios de prorratio”⁶ (Grupo del Banco Mundial, 2016).

En la CABA, por medio de estudios efectuados por la Agencia de Protección Ambiental (APrA) del GCBA para la Estación de Referencia Palermo, se tomó conocimiento que los niveles de contaminación promedio para el año 2014 alcanzan los 0,115 mg/m³ de NO, 0,046 mg/m³ de NO₂ y 0,161 mg/m³ de NO_x.

Con respecto al resto de la región metropolitana puede observarse en la siguiente figura niveles de contaminación de NO_x que rondan entre los 6 y 20 µgr/m³, alcanzando en las

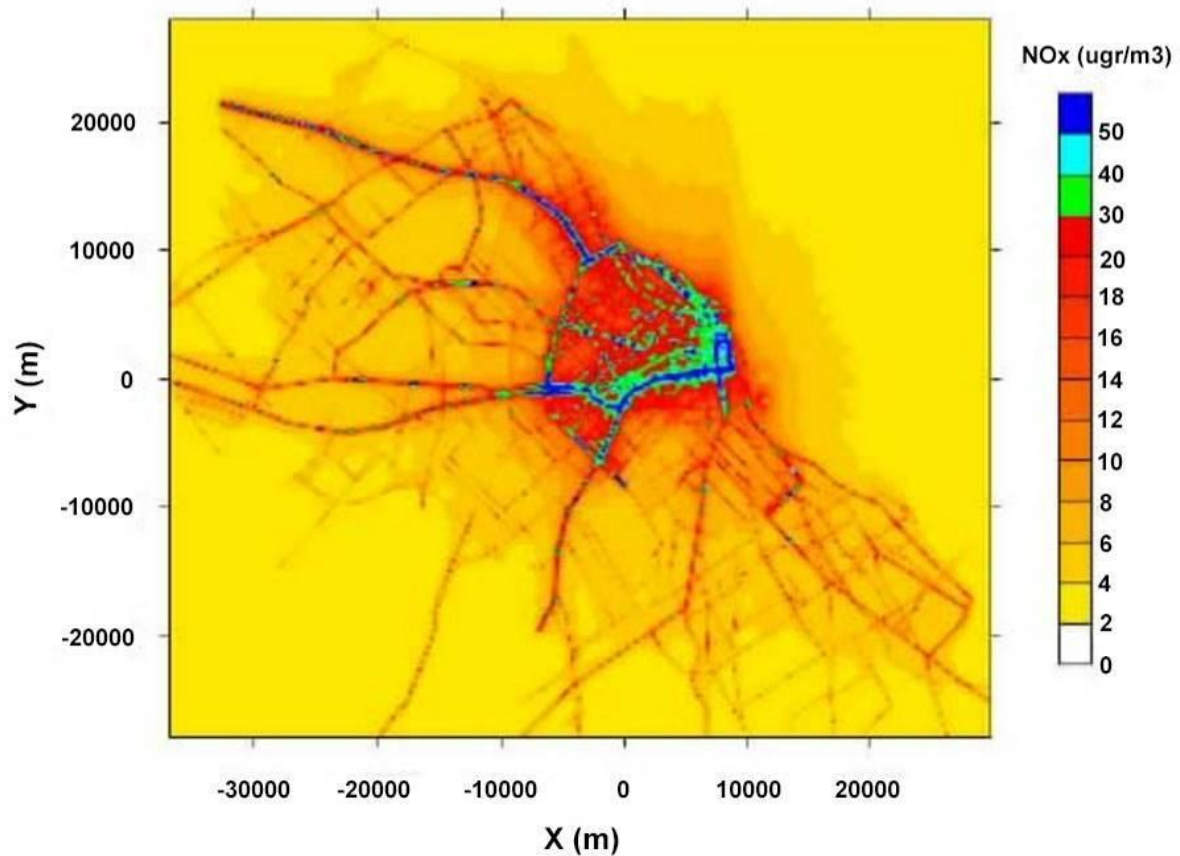
⁵ Muertes debido a la contaminación atmosférica y a la contaminación del aire en interiores según el OMS: cardiopatía isquémica, accidente cerebrovascular, neumopatía obstructiva crónica, cáncer de pulmón, infección aguda de las vías respiratorias inferiores en los niños y cáncer de pulmón.

⁶ Las contribuciones de MP_{2,5} al ambiente de estas fuentes dependen también de la dirección y velocidad del viento (Grupo del Banco Mundial, 2016).

trazas viales los $50 \mu\text{gr}/\text{m}^3$. Para dicho estudio fueron consideradas las fuentes móviles definidas por la red de tránsito (constituidas por autopistas, avenidas y calles), las fuentes fijas de mayor relevancia como por ejemplo las chimeneas de las centrales térmicas de la zona, como así también fuentes del área y fuentes difusas (emisiones domiciliarias y comerciales).

Además, en líneas generales puede notarse como las mayores emisiones se vinculan con las autopistas y sus calles conexas tanto en la CABA como en el conurbano bonaerense.

Figura 3.21. Mapa georreferenciado de concentración de NO_x en el AMBA (promedio anual 2000).



Fuente: Estructplan (2005).

3.2.2.8. RUIDO

Según consta en el estudio elaborado por IATASA-ATEC (2016) las principales fuentes contaminantes de generación de ruido en la CABA son el tránsito automotor, ferroviario y aéreo, las obras en construcción, los eventos deportivos y culturales, y la trascendencia de ruidos provenientes de locales comerciales.

La red de estaciones Torres de Monitoreo Inteligentes (TMI) de la Ciudad de Buenos Aires poseen un decibelímetro o sonómetro que permite realizar un monitoreo continuo del ruido

de la ciudad, de esta manera almacenan información del valor sonoro continuo equivalente (LA_{eq}) por cada hora, conectándose vía telefónica a una central ubicada en las instalaciones de la APrA. En el entorno del área operativa existe una estación de monitoreo perteneciente a esta red ubicada en la calle Niceto Vega 5411, la cual registra un promedio diurno de 69 dB y el nocturno de 66 dB (datos del Programa de Evaluación Permanente de Ruido, APrA).

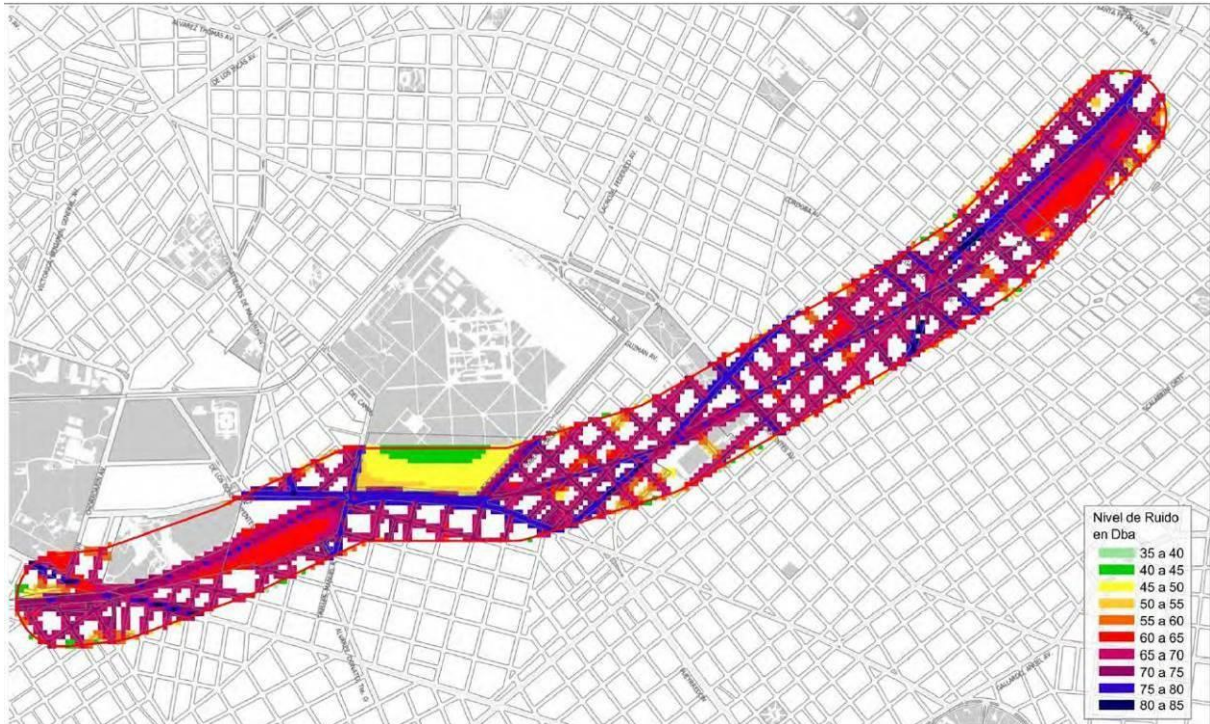
Por otro lado, se cuenta con información del EIA de Impacto Acústico realizado en 2015 para el Proyecto “Viaducto Ferroviario Elevado en las Vías del FC San Martín” el cual diagnosticó la calidad ambiental acústica del Proyecto y propuso medidas a fin de optimizar los esfuerzos de mitigación. El estudio obtuvo como resultado de la simulación de los 4 escenarios propuestos, mapas de ruido diurnos y nocturnos a 4 m, 12 m y 24 m de altura.

Los resultados de las mediciones tomadas en situación actual indican que la fuente emisora lineal del tren, presenta un comportamiento intermitente, registrando al pasar la formación valores de 83 dBA medidos a 10 m del eje de la vía, y con frecuencias de paso de 12 servicios en hora pico. Esta frecuencia surge del análisis de la tabla de horarios correspondiente, sobre la cual se consideran los 3 servicios diarios especiales de horario variable que no circulan en hora pico.

A partir de esto se integró un nivel de emisión constante de 84 dBA para la fuente ferroviaria, aplicable al “Escenario con Proyecto” y al “Escenario sin Proyecto” en período diurno, y 82 dBA en período nocturno. Estas integraciones suponen igual nivel de emisión al momento del paso del tren, pero menor frecuencia en período nocturno. Al mismo tiempo, los valores obtenidos por la medición, fueron verificados en la simulación.

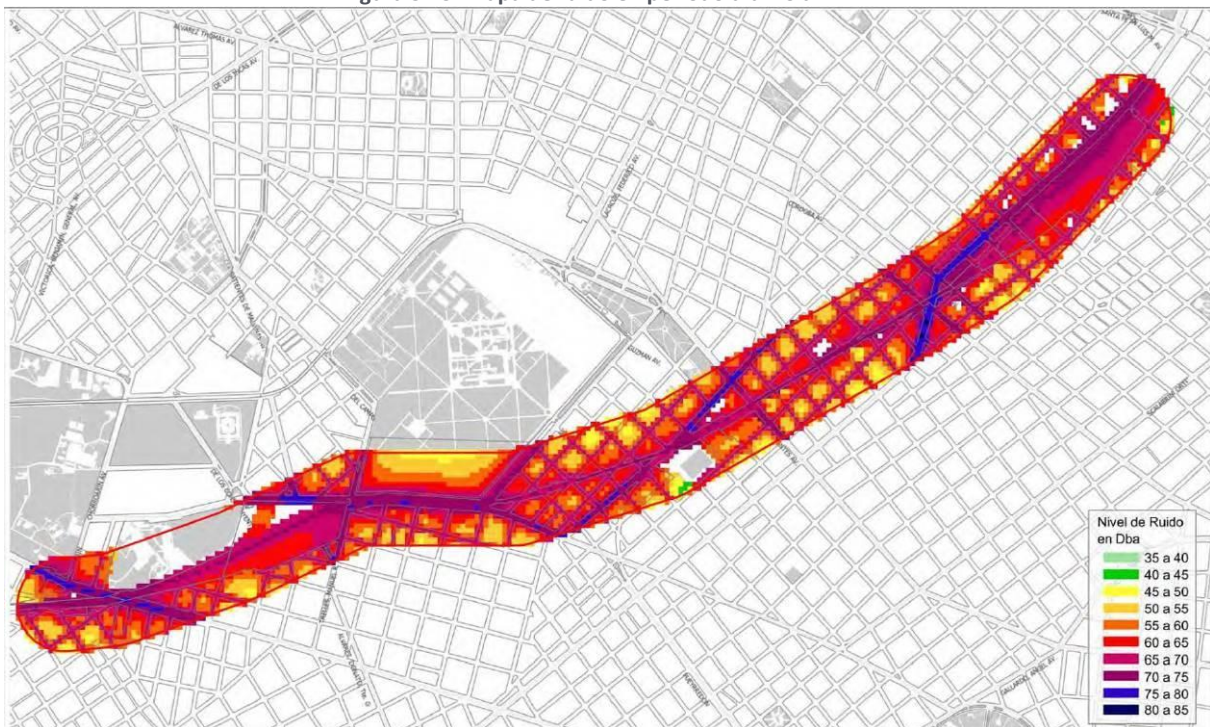
El estudio de los niveles de ruido actuales (sin proyecto) evidenciaron que en periodo diurno prevalecen los valores entre 60 y 75 dBA, obteniendo los niveles más bajos con 40 a 45 dBA, y más altos con 80 a 85 dBA (ambos a 4 metros de altura de medición sonora). Durante el período nocturno las mediciones también han arrojado niveles elevados que alcanzan, en escasos sectores, los 80 a 85 dBA, prevaleciendo los valores que oscilan entre 70 y 75 dBA. Tanto en horarios diurnos como nocturnos las mayores emisiones sonoras se asocian a las avenidas analizadas.

Figura 3.22. Mapa de ruido en período diurno a 4 m.



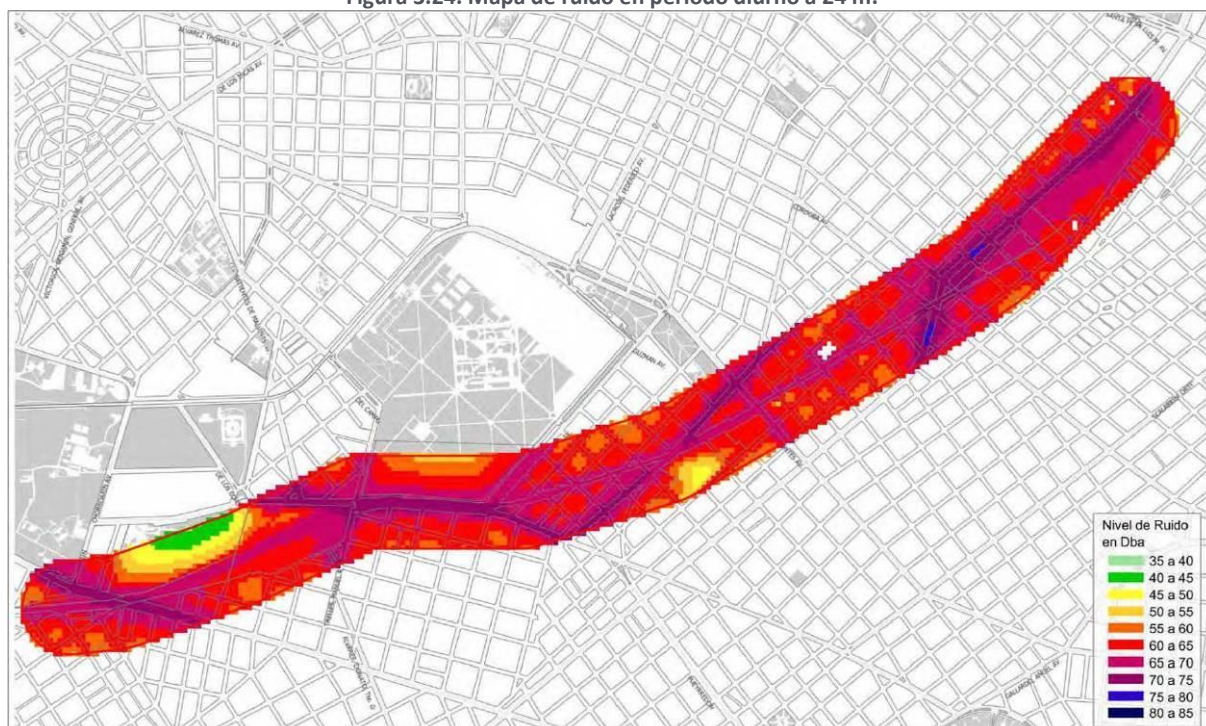
Fuente: IATASA-ATEC (2016).

Figura 3.23. Mapa de ruido en período diurno a 12 m.



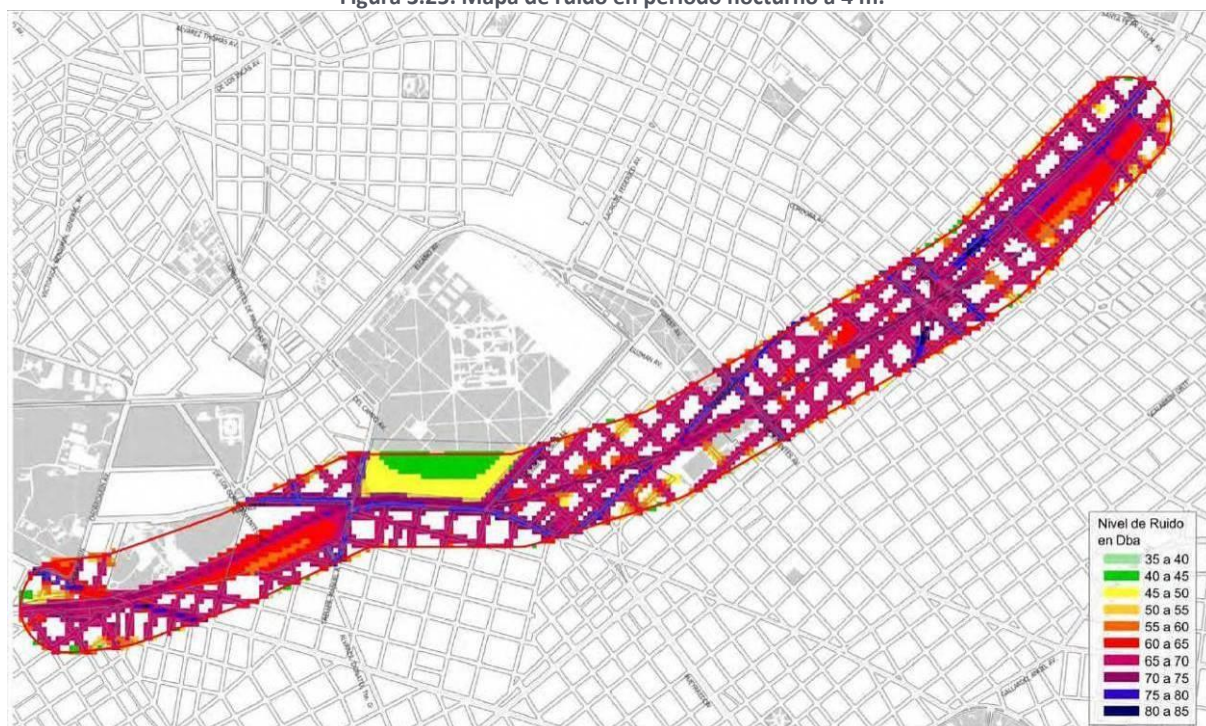
Fuente: IATASA-ATEC (2016).

Figura 3.24. Mapa de ruido en período diurno a 24 m.



Fuente: IATASA-ATEC (2016).

Figura 3.25. Mapa de ruido en período nocturno a 4 m.



Fuente: IATASA-ATEC (2016).

3.2.3. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

La unidad geológica de la Llanura Pampeana, donde se emplaza la obra, coincide con una parte poco móvil de la corteza terrestre en la cual se han acumulado series sedimentarias

marinas y continentales cuyo espesor no se mantiene uniforme. En tiempos geológicos recientes, las deposiciones provienen fundamentalmente de la meteorización y erosión de los materiales situados en el sector cordillerano occidental, los que han sido transportados por los ríos y, en mayor medida, por acción eólica. La condición de alta porosidad de estos materiales, junto a las características climáticas de tipo templadas, posibilitó la formación de suelos profundos, bien desarrollados y con un alto porcentaje de materia orgánica (constituyéndose así en suelos aptos para la agricultura y la ganadería).

Diversos autores coinciden en señalar la relativa 'monotonía' en la condición geológica superficial, hecho que tipifica a los ambientes llanos (con una moderada pendiente hacia el sector costero y/o ribereño). Estratigráficamente se compone de las siguientes unidades, comenzando por las más modernas, es decir, las que se hallan en contacto directo con la superficie (ver figura a continuación).

- **Postpampeano (Pleistoceno Superior-Holoceno)**

Formación Querandí: Son sedimentos conformados por arcillas, limos arcillosos y arenosos de origen marino, fluvial y lacustre, de color gris oscuro a verdoso, los cuales se depositaron en ambientes topográficamente bajos (planicie costera, valles fluviales y bañados o lagunas). Estos sedimentos tienen un espesor variable, desde pocos centímetros en la Llanura Alta hasta 25 metros en algunos sectores de la ribera del Río de la Plata.

- **Pampeano (Pleistoceno Medio-Superior)**

Formación Buenos Aires/Formación Ensenada: Son sedimentos que se encuentran subyaciendo al Postpampeano en la Planicie Costera y se hallan debajo de la cubierta edáfica en la Llanura Alta. Se conforman de sedimentos predominantemente limosos (loess), limoarenosos, de color castaño claro y en algunos sectores están caracterizados por la presencia de bancos de tosca (CO_3Ca), los cuales le confieren a este material una mayor resistencia mecánica. El espesor de los sedimentos Pampeanos es variable alcanzando hasta 50 m en la Llanura Alta y está ausente en algunos sectores de la costa del Río de la Plata donde fue eliminado por erosión.

- **Arenas Puelches (Plioceno- Pleistoceno)**

Formación Puelches: Son sedimentos conformados por una secuencia de arenas cuarzosas finas y medianas de colores amarillentos y blanquecinos, con estratificación graduada, con

participación de limos arenosos en los sectores cuspidales de la unidad. Son arenas predominantemente de origen fluvial; su espesor varía entre 15 y 30 m y en el área de influencia de la obra se encuentra a una profundidad variable entre 20 m y aproximadamente 50 m. Estas arenas se sobreponen en discordancia erosiva a la Formación Paraná y constituyen el acuífero más importante de la región por su calidad y productividad.

- **Formación Paraná (Mioceno Superior)**

Es una unidad que se ha desarrollado en condiciones de ambiente marino de baja profundidad (menor de 100 m). Subyace a la Formación Puelches y se caracteriza por una secuencia predominantemente arcillosa de color verde en su sector superior y una secuencia más arenosa calcárea en su sector inferior. En el área de influencia de la obra la secuencia superior se desarrolla entre 63 y 154 m de profundidad y la secuencia inferior entre 154 y 297 m de profundidad.

- **Formación Olivos (Oligoceno-Mioceno Inferior)**

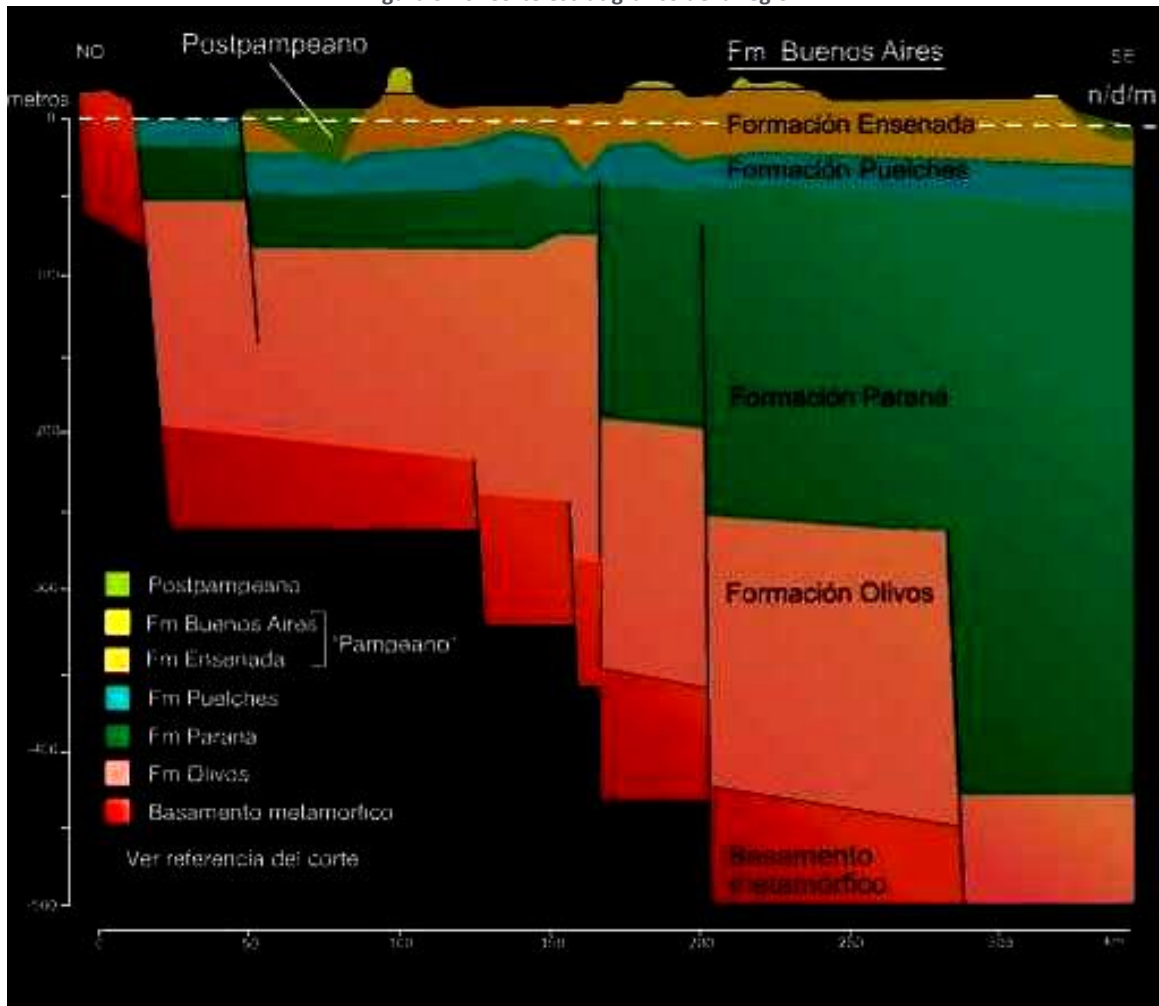
Esta unidad se vincula con la Formación Paraná mediante una discordancia erosiva. Es de origen continental y está conformada por arenas medianas a gruesas de color rojizo, con abundante yeso distribuido en todo su espesor. En el área de influencia de la obra se han medido espesores aproximados de 189 m, a partir de los 297 m de profundidad.

- **Basamento Cristalino (o Metamórfico) (Precámbrico)**

Constituido por rocas cristalinas del tipo gneis granítico, las cuales afloran en la isla Martín García. En el área de influencia de la obra se ha identificado a una profundidad aproximada de 480 m.

En lo referente a la estructura de la zona, caracterizada por ambientes llanos es que la escasa deformación tectónica, particularmente en las unidades más modernas, se refleja en una posición estratigráfica subhorizontal.

Figura 3.26. Corte estratigráfico de la región.

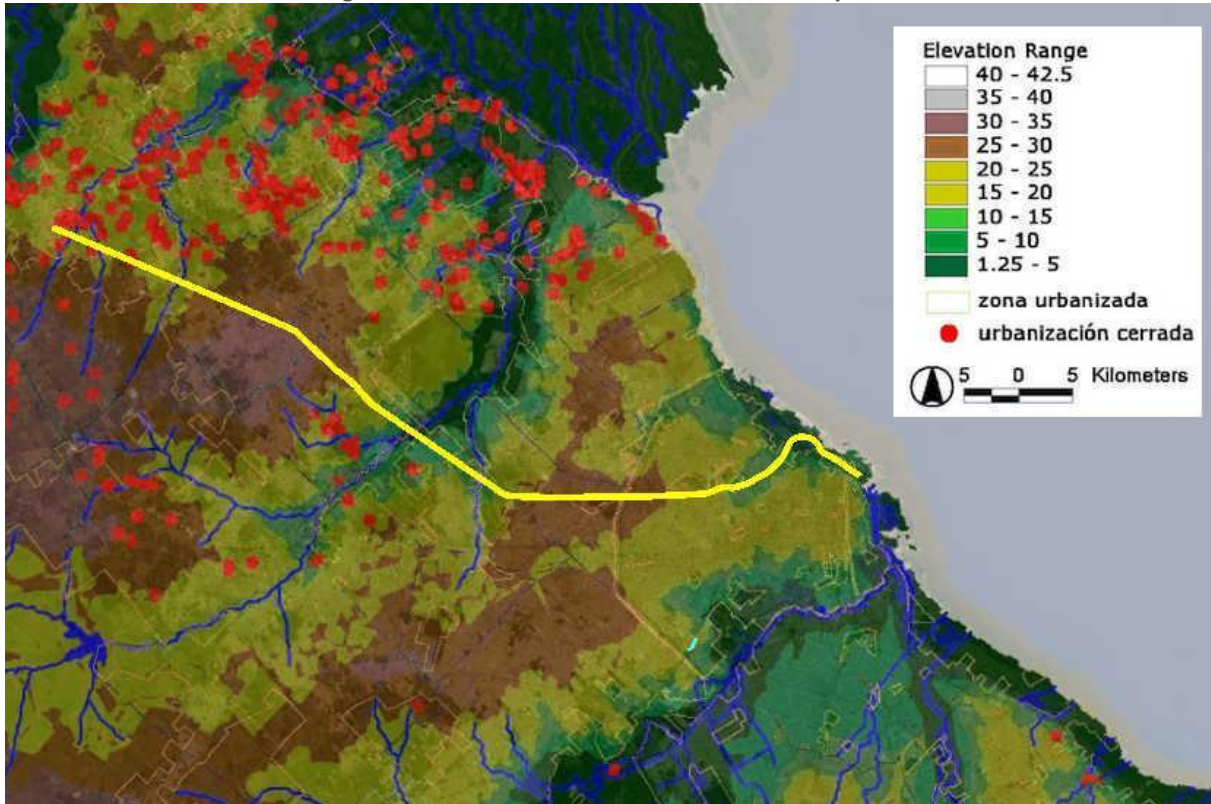


Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

Respecto al relieve del entorno de la zona en estudio, puede decirse que se encuentra en la denominada Pampa Ondulada, la cual forma parte de la cuenca sedimentaria Chaco-pampeana. Esta cuenca de origen cuaternario es producto de la deposición de sedimentos a partir de la acción eólica, fluvial y marítima, sobre un basamento cristalino precámbrico localizado a 300 metros de profundidad, prolongación del macizo de Brasilia.

Geomorfológicamente el área de estudio se caracteriza por ser una llanura ondulada preponderantemente baja con alturas que no sobrepasan los 15 a 20 m en casi toda el área de la CABA, y en el entorno de los cursos fluviales que seccionan el conurbano bonaerense. Aunque en zonas localizadas entre las estaciones Villa del Parque y El Palomar, y entre Muñiz y Sol y Verde, presenta alturas de entre 35 y 40 m.

Figura 3.27. Relieve en el área de influencia del Proyecto.



Fuente: modificado de Herrero et al (2009).

El relieve presenta oscilaciones entre los 0 y los 20 metros sobre el nivel del mar (msnm) en la CABA. Según el perfil analizado (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2017), el entorno del río de la Plata presenta las menores alturas asociadas a la costa metropolitana y la Av. Del Libertador. Registrando, a su vez, alturas medias, cercanas a los 10 m en la zona del Jardín Botánico (barrio de Palermo) y alcanzando alturas cercanas a los 20 m en la zona de los barrios Chacarita, Villa Urquiza y Av. Gral. Paz, continuando hacia los partidos del conurbano bonaerense localizados al oeste de la CABA.

Figura 3.28. Perfil del relieve en el entorno del área en estudio localizada en la CABA y alrededores.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

3.2.4. SUELOS

La estructura y composición edáfica dentro del sector considerado de la traza del FCGSM se caracteriza por la modificación histórica de sus condiciones originales dado que, paralelo al crecimiento demográfico y urbano del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en general, y de la CABA en particular, se ha desarrollado la traza del ferrocarril. Esta ha funcionado como un corredor de transporte ferroviario, sin haber modificado hasta la actualidad, al menos para el caso de la línea considerada, su traza original.

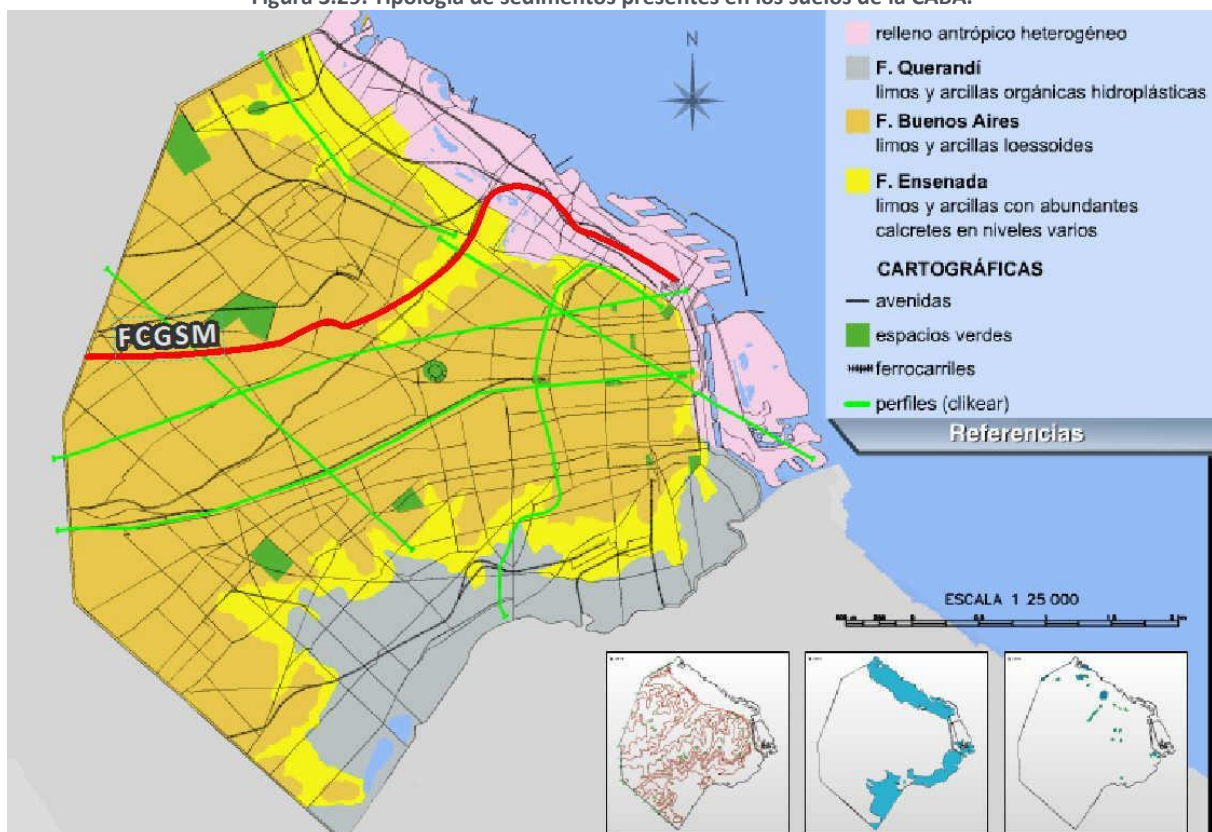
Los suelos de la CABA corresponden en su mayor parte a la Formación Pampeana, la cual es un loess modificado preconsolidado por desecación y cementado con carbonatos de calcio y óxidos de magnesio. En ella se encuentra fundada la mayoría de los edificios y extendida casi toda la red de subterráneos. Por otro lado, también se encuentra presente la Formación Post

Pampeana, compuesta principalmente por limos y arcillas de mediana y alta plasticidad, la cual se extiende sobre la ribera del Río de la Plata y sus márgenes, y el delta del río Paraná (Quaglia, s/f).

Específicamente el sector de la traza del FCGSM que transcurre dentro de la Capital Federal atraviesa 3 zonas con tipología de sedimentos diferenciada:

- el sector comprendido entre la estación Retiro y Palermo constituido principalmente por material de relleno antrópico heterogéneo;
- el sector comprendido entre la estación Palermo y Villa Crespo constituido por limos y arcillas con abundancia de calcretes en niveles varios; y
- el sector comprendido entre la estación Villa Crespo y la Av. Gral. Paz constituido por limos y arcillas loessoides.

Figura 3.29. Tipología de sedimentos presentes en los suelos de la CABA.



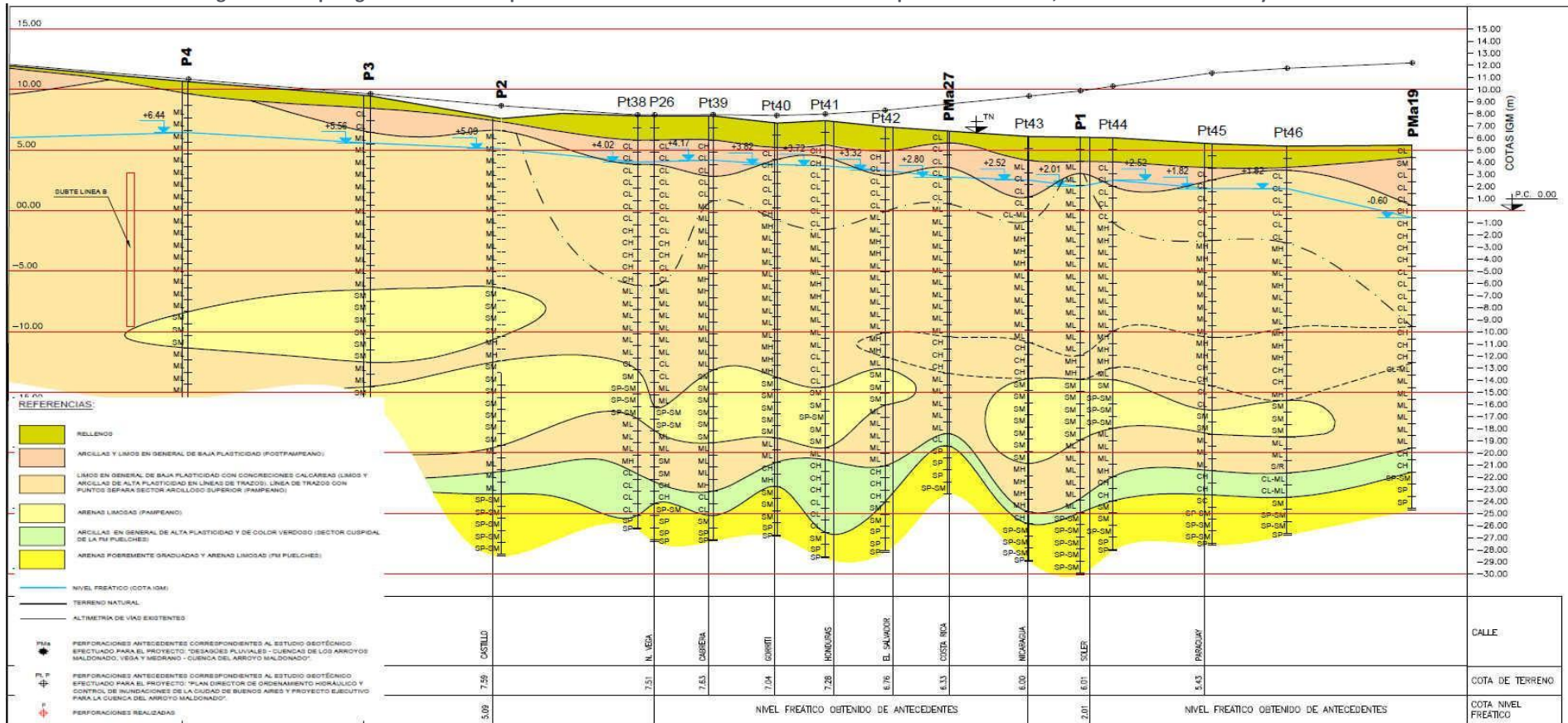
Fuente: modificado de Atlas ambiental de Buenos Aires (2017).

La información proveniente de los sondeos realizados en el sector de la traza comprendido entre Retiro y Paternal confirman la profunda modificación que han sufrido los suelos como consecuencia de cientos de años de ocupación urbana, cuya consecuencia es un importante grado de alteración por extracción, sustitución y modificaciones del relieve (IATASA-ATEC

2016). Estos suelos presentan escasa representatividad de suelos originales sobre todo en cuanto a estructura y perfiles genéticos. Se presenta, en cambio, relictos de los mismos en misceláneas con una fuerte impronta de materiales de relleno, que confieren a esta matriz características de alta heterogeneidad y variabilidad en su constitución, y en el desarrollo superficial y de profundidad. Asimismo, las características observadas en los perfiles de los sondeos realizados para estudios geotécnicos donde el horizonte superior es variable entre 1,50 y 2,50 m, está descrito como relleno heterogéneo.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Figura 3.30. Tipología de sedimentos presentes en los suelos de la CABA en el área operativa de la obra, entre estación Palermo y Chacarita.



Fuente: modificado de IATASA-ATEC (2016).

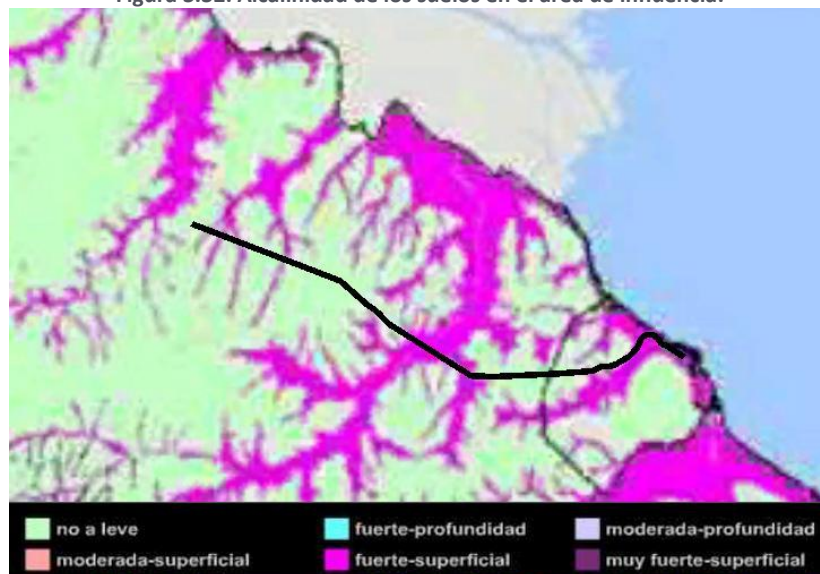
Por otra parte, los suelos localizados en los partidos del AMBA también están insertos en la Pampa Ondulada, la cual se extiende como una franja de unos 60 km de ancho paralela al eje fluvial Paraná de la Plata. Estos suelos se inscriben en el orden taxonómico de los molisoles, se han desarrollado sobre loess pampeano, poseen una textura limosa y una composición mineralógica rica en nutrientes. En este sector, el loess posee espesores medios de 40 a 50 m y está constituido por materiales limosos de origen eólico (loess primarios) o retrabajados principalmente por la acción fluvial (loess secundarios).

Los molisoles son suelos con un horizonte superficial de color oscuro, formados mayormente bajo una vegetación herbácea de gramíneas. Como consecuencia de las condiciones de clima y vegetación imperantes en la región, típicos de praderas, estos suelos se enriquecen con materia orgánica y tienen una estructura con alta porosidad, lo que les da una consistencia blanda (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2017).

Localmente, en las zonas más elevadas del relieve, coronando las lomas más altas se encuentran los argiudoles vérticos, que poseen horizontes subsuperficiales fuertemente arcillosos y presentan en la parte inferior acumulaciones de carbonato de calcio (tosca), comúnmente en forma de nódulos o “muñecas”. Los argiudoles típicos, por otro lado, se presentan en las pendientes y en lomas de altura intermedia. En los valles aluviales de las cuencas hídricas, por otro lado, se encuentran complejos indiferenciados, depositados por los ríos y el viento (INTA, 2009).

En cuanto a los limitantes de los suelos de toda el área de influencia del proyecto puede decirse que la mayor parte de la traza se desarrolla sobre suelos que no presentan alcalinidad o la presentan en un grado leve, asociada a los molisoles que tienen un horizonte argílico con proporciones reducidas de sodio de intercambio. Sin embargo, en las llanuras aluviales de ríos y arroyos, donde en el mosaico de suelos de pobre drenaje son frecuentes los suelos sódicos, la alcalinidad es fuerte en superficie.

Figura 3.32. Alcalinidad de los suelos en el área de influencia.



Fuente: modificado en base a Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

La mayor parte de los suelos presentes se clasifican como no anegables o muy poco anegables. Sin embargo, las llanuras aluviales de los diversos ríos y arroyos presentan encharcamientos periódicos, por lo que integran la categoría de anegables, presentando un escurrimiento lento.

Figura 3.33. Anegabilidad de los suelos en el área de influencia.

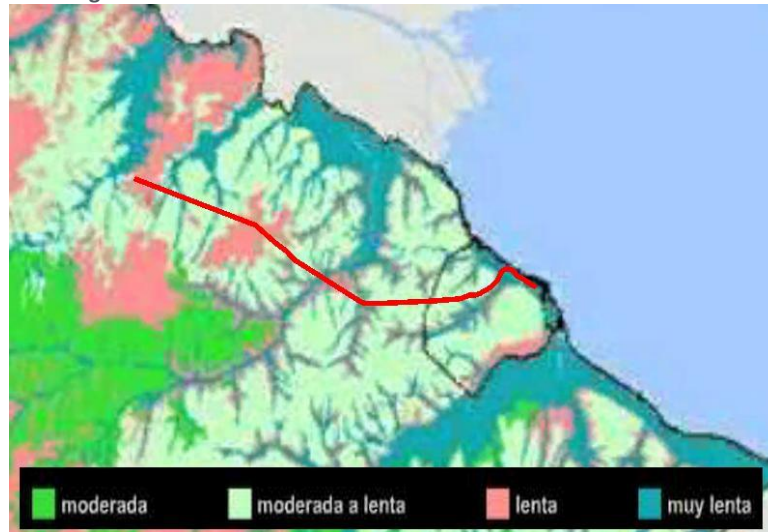


Fuente: modificado en base a Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

En el entorno de la traza, se presentan zonas con permeabilidad moderada relacionada a suelos variados donde abundan los argiudoles típicos y donde la textura de los materiales no es tan arcillosa; mientras que entorno a cursos fluviales se presentan suelos más arcillosos y muchos de ellos, como los argiudoles vérticos, presentan arcillas expandibles que restringen la circulación interna del agua, dando como resultado suelos con permeabilidad moderadamente lenta a lenta. En la llanura aluvial

de ríos y arroyos, por su parte, se encuentran muchos suelos arcillosos, esmectíticos y sódicos, por lo cual la permeabilidad es muy lenta.

Figura 3.34. Permeabilidad de los suelos en el área de influencia.



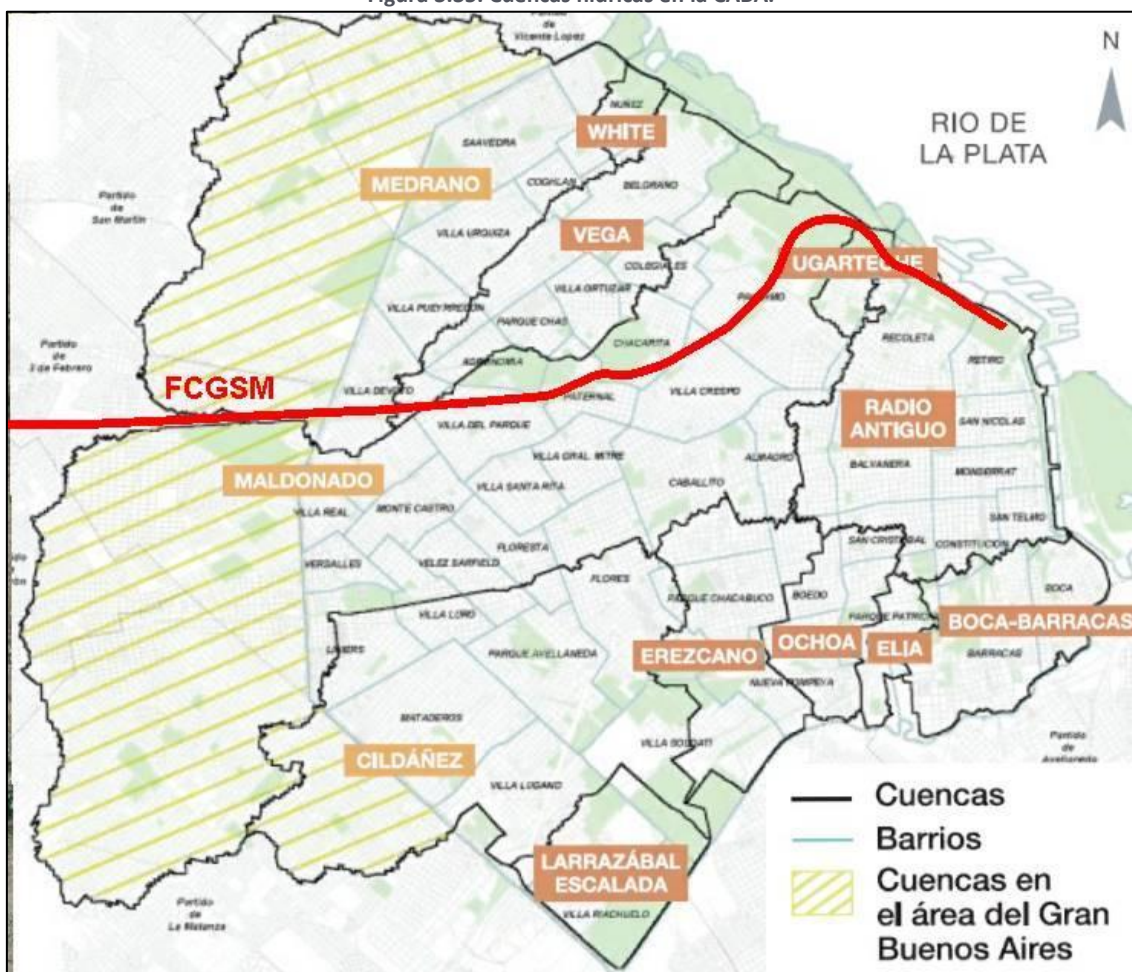
Fuente: modificado en base a Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

3.2.5. HIDROLOGÍA

3.2.5.1. RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIALES

En relación a los recursos hídricos en el área de influencia de la obra dentro de la CABA, cabe señalar que no existen cursos de agua superficiales que la atraviesen, ya que la totalidad de los cursos de agua originalmente superficiales de esta jurisdicción (de canales simples, caudales modestos, fondos planos, pendientes bajas, hábitos sinuosos y ligeramente meandriformes) han sido entubados. En el territorio de la CABA la mayor parte de la traza se desarrolla dentro de la cuenca del arroyo Maldonado y un pequeño sector en parte de la cuenca del arroyo Vega y del arroyo Medrano.

Figura 3.35. Cuencas hídricas en la CABA.



Fuente: modificado en base a APra (2016).

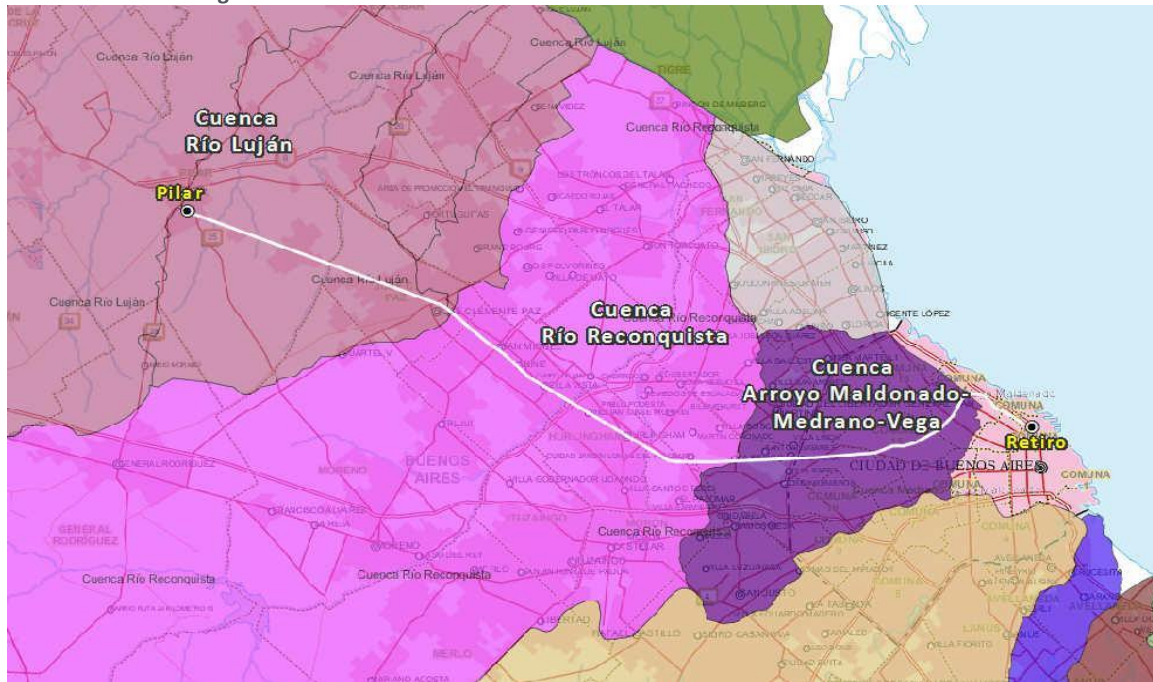
La cuenca del arroyo Maldonado asciende a 10.000 ha aproximadamente. El curso de agua que le da nombre, de una longitud de 21 km atraviesa la CABA siguiendo el trazado de la Avenida Juan B. Justo. Bajo esta avenida se encuentra entubado desde 1937 en un conducto de ancho variable entre 15 y 22 m, volcando sus aguas al río de la Plata en proximidades del Aeroparque Jorge Newbery y constituyéndose en el emisario principal de la ciudad.

El arroyo Maldonado posee nacientes en la localidad de Ciudadela y afluentes en los partidos de La Matanza, Morón y Tres de Febrero (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2017). El sector de la cuenca que se desarrolla en el conurbano bonaerense (partidos de Tres de Febrero y La Matanza), posee un recorrido de 6,2 km. Su línea principal de escurrimiento se desarrolla en dirección sureste – noreste (y al sur de las vías del FCGSM) constituido por un conducto, mientras que otra menor, se localiza a lo largo de la Avenida Gaona. El ingreso de la red desde la provincia a la ciudad se produce a

través de tres secciones, a la altura de la Av. Juan B. Justo y General Paz, constituyendo un control hidráulico que limita el ingreso del agua.

Por otro lado, en el ámbito del conurbano bonaerense, pueden distinguirse dos cuencas atravesadas por la traza: la cuenca del río Reconquista y la cuenca del río Luján.

Figura 3.36. Cuencas hídricas en el sector oeste del conurbano bonaerense.



Fuente: elaborado en base a IDERA (2017).

La cuenca del río Reconquista comprende, aproximadamente, 167 mil hectáreas abarcando 18 partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Limita al noroeste con la cuenca del río Luján; al nordeste con el mismo río Luján en la zona de su desembocadura en el río de la Plata; al suroeste con la porción media y superior de la cuenca del río Matanza-Riachuelo. Sus características son las típicas de un río de llanura, posee una cota media en su valle inferior de +3 msnm y una velocidad de escurrimiento baja. Sin embargo, su caudal puede incrementarse rápidamente después de una lluvia copiosa, pudiendo variar entre 69.000 m³/día y 1.700.000 m³/día (Federovisky, 1988).

La cuenca del río Luján, por otro lado, se extiende en sentido suroeste-noreste abarcando una superficie de unos 3.295 km² y desembocando en el río de la Plata en el límite norte del partido de San Fernando. A lo largo de su curso recibe numerosos afluentes, los más importantes son permanentes, excepto en sus cabeceras, donde se

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

hacen intermitentes debido al escaso caudal que reciben en estiaje en relación a los valores de evaporación, que comparten las características típicas de los ríos de llanura: cauces serpenteantes bordeados por leves barrancas, amplios valles de inundación, aguas lentas, alimentados por precipitaciones locales.

En relación a los cursos de agua atravesados por la traza del FCGSM, debe destacarse que en el ámbito de la CABA no se registran intersecciones con cursos de agua superficiales, ya que todos se encuentran entubados, mientras que en el conurbano bonaerense se registra la intersección con el arroyo Morón, el río Reconquista, el arroyo Pinazo, el arroyo Burgueño y un curso canalizado sin identificar.

Figura 3.37. Cursos de agua en el área de influencia del proyecto.



Fuente: elaboración propia en base a IGN e imagen satelital Bing (2017).

Arroyo Morón

Tiene su nacimiento en las inmediaciones de la ex VII Brigada Aérea del partido de Morón. Entubado, atraviesa las localidades de Morón y Castelar, y corre descubierta a partir de su cruce con la Au. Acceso Oeste, constituyendo el límite entre los partidos de Morón y Hurlingham. Específicamente en el entorno inmediato de la traza del FCGSM, corre de sur a norte, paralelo al trazado de la RP N° 4 y en las cercanías del cruce con la línea ferroviaria, perpendicular al trazado de la Av. Presidente Illia, entre las estaciones El Palomar y Hurlingham. Presenta un alto grado de contaminación con predominancia de componentes como plomo, nitratos, cloruros, cromatos, bacterias patógenas y anaeróbicas.

Foto 3.1. Arroyo Morón y su entorno



Fuente: elaboración propia en base a imagen satelital Bing (2017).

Foto 3.2. Arroyo Morón desde la RP Nº 201 hacia el sur.



Foto 3.3. Arroyo Morón desde la RP Nº 201 hacia el norte.



Fuente: Street View (2017).

Río Reconquista

La cuenca del río Reconquista abarca 18 partidos del AMBA y de su entorno, limitando al noroeste con la cuenca del río Luján y teniendo su desembocadura en el río del mismo nombre, el cual a su vez, desemboca en el río de la Plata. Este típico río de llanura con un caudal variable de entre 69.000 m³/día y 1.700.000 m³/día nace en el partido de Marcos Paz, recibiendo pocos afluentes de importancia como los arroyos Las Catonas y Morón en la cuenca media. La calidad de sus aguas está muy comprometida (ver ítem 3.2.5.2.) y su entorno ha sido profundamente modificado.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

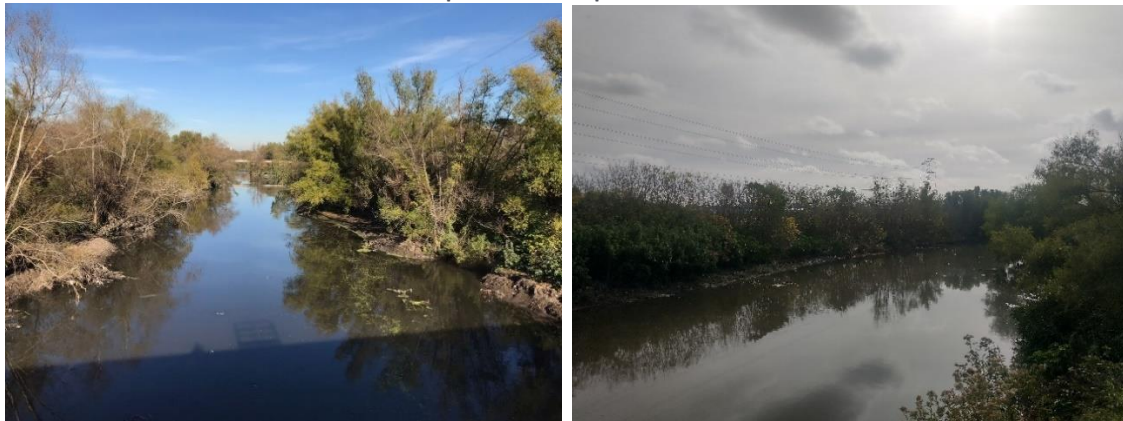
Específicamente en el entorno de la traza del FCGSM, constituye el límite natural entre los partidos de Hurlingham y San Miguel, entre las estaciones William Morris y Bella Vista, corriendo de sur a norte paralelo al trazado de la Au. del Buen Ayre.

Foto 3.4. Río Reconquista y su entorno.



Fuente: elaboración propia en base a imagen satelital Bing (2017).

Fotos 3.5. Río Reconquista desde el puente ferroviario del FCGSM.



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Canal sin identificar

En cercanías de la estación Sol y Verde se registra la intersección de la traza con un curso de agua canalizado, sin identificar, que tiene su nacimiento al sur del partido de José C. Paz y desemboca en el arroyo Pinazo. Específicamente, el cruce con la traza del

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

FCGSM se produce entre las calles Europa y Mónaco del mencionado partido de José C. Paz.

Foto 3.6. Vista del curso canalizado y su entorno.

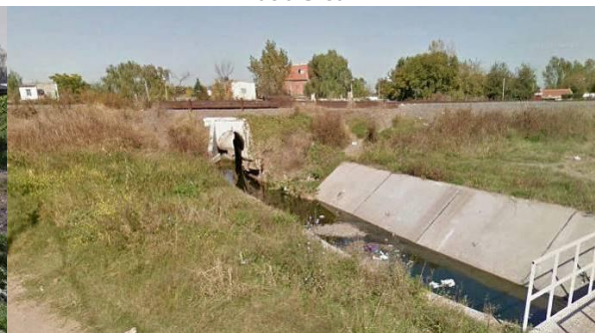


Fuente: elaboración en base a imagen satelital Bing (2017).

Foto 3.7. Cruce del canal con la traza del FCGSM, vista hacia el norte.



Foto 3.8. Cruce del canal con la traza del FCGSM, vista hacia el sur.



Fuente: Street View (2017).

Arroyo Pinazo

Su cuenca tiene una superficie de 97 km², y el curso principal tiene una longitud de 23 km, con un desnivel hasta la confluencia de 28 m. No posee afluentes de importancia y ha registrado una profunda modificación de los usos del suelo en su entorno, por la

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

intensa urbanización desarrollada en su cuenca, lo cual ha generado la reducción de su capacidad de escurrimiento provocando inundaciones frecuentes.

En el área de influencia del proyecto, constituye el límite entre los partidos de José C. Paz y Pilar, interceptando la traza entre las estaciones Sol y Verde, y Presidente Derqui.

Foto 3.9. Vista del curso canalizado y su entorno.



Fuente: elaboración propia en base a imagen satelital Bing (2017).

Fotos 3.10. Vista del Arroyo Pinazo.



Fuente: Bagnis y Berger (2015).

Arroyo Burgueño

Su cuenca posee una superficie de 134 km², con una longitud del curso principal de 25 km y un desnivel hasta la confluencia de 30 m. El arroyo Burgueño en la zona se encuentra ramificado en dos y ambos ramales interceptan el trazado de la línea férrea

dentro del partido de Pilar. El cruce de uno de los ramales se produce entre las estaciones de Presidente Derqui y Villa Astolfi en la localidad de Manzone, mientras el segundo cruce tiene lugar entre las estaciones de Villa Astolfi y Pilar.

Foto 3.11. Arroyo Burgueño en el entorno de la estación Villa Astolfi.



Fuente: elaboración propia en base a imagen satelital Bing (2017).

Foto 3.12. Planicie de inundación del arroyo Burgueño.



Fuente: Bagnis y Berger (2015).

3.2.5.2. CALIDAD DE AGUA SUPERFICIAL

En cuanto a la calidad de las aguas superficiales, el río Reconquista es afectado a lo largo de todo su curso por numerosas fuentes contaminantes, entre las que se destacan los vertidos industriales, desagües cloacales y residuos sólidos.

La calidad de agua, caracterizada por los datos de oxígeno disuelto, pH, demanda bioquímica de oxígeno, nitrógeno amoniacal, nitritos y nitratos, registrados en Bancalari muestran que en la cuenca baja del río se verifica una gran deflexión de oxígeno disuelto. Asimismo, la demanda bioquímica de oxígeno y los contenidos de nitritos tienen valores que exceden los niveles guía para la protección de la vida acuática, así como para ser fuente de provisión de agua para consumo humano con tratamiento convencional. En contraposición, los valores de nitratos se encuentran dentro de los límites establecidos por el nivel guía para fuente de provisión de agua para consumo humano con tratamiento convencional. Sin embargo, los valores de nitrógeno amoniacal exceden los valores guía de referencia (ver cuadro a continuación).

Cuadro 3.3. Valores medios anuales para diversos parámetros en Bancalari.

Parámetro	Valor medio anual		
	Unidad	1994	1995
Temperatura	°C	21,3	20,7
Oxígeno disuelto	mg/l	0,4	0,3
Demanda bioquímica de oxígeno ⁷	mg/l	36,3	49,3
Nitrógeno de nitritos	mg/l	0,17	0,06
Nitrógeno de nitratos	mg/l	1,43	0,84
Nitrógeno amoniacal	mg/l	11,1	11,1
Sustancias fenólicas	mg/l	0,99	1,21

Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

En cuanto a las bacterias coliformes, se han encontrado valores que superan los niveles guía de calidad para fuente de provisión de agua para consumo humano con tratamiento convencional y para uso para actividades agropecuarias expresadas en términos de bacterias coliformes totales.

Cuadro 3.4. Bacterias coliformes totales registradas en Bancalari.

Parámetro	Unidad	Valores mensuales
Bacterias coliformes totales	UFC/100 ml	1,0x10 ⁶

Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

Finalmente, los valores registrados en Bancalari para metales pesados dan cuenta que los valores de cadmio, cobre, cromo y plomo exceden los niveles guía de calidad para protección de la biota acuática. En cuanto a la calidad de agua para irrigación y para

⁷ Demanda bioquímica de oxígeno, 5 días, 20°C.

fuentes de provisión de agua para consumo humano con tratamiento convencional, los valores de cadmio y cromo son excesivos.

Cuadro 3.5. Concentraciones de metales pesados registradas en Bancalari.

Parámetro	Unidad	Rango
Cadmio	µg/l	1-60
Cromo	µg/l	15-300
Cobre	µg/l	15-57
Plomo	µg/l	3-40
Zinc	µg/l	16-390

Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

Actualmente, el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires lleva adelante un programa de vigilancia y monitoreo en el cual se toman trimestralmente muestras de agua en diversos puntos de la cuenca y anualmente muestras de lodo. Este programa de monitoreo es la continuidad del programa de muestreo implementado por el UNIREC a partir de 1996.

Con respecto a la calidad del agua de los cursos que forman parte de la cuenca del río Luján, debe destacarse que toda la cuenca presenta un alto grado de contaminación, la cual se ve incrementada específicamente en su tramo inferior. Los principales aportes contaminantes provienen de efluentes industriales y cloacales, ya sea crudos o con algún tipo de tratamiento, residuos domiciliarios, etc., que son arrojados directamente a los cursos superficiales.

Muestreos realizados en el puente del río Luján sobre la RN N° 9, localizado a menos de 1 km al sudoeste del puente ferroviario del Ferrocarril Mitre, llevados a cabo durante cuatro campañas estacionales en el período agosto 2004-mayo 2005, han arrojado los siguientes resultados respecto a la calidad de sus aguas:

- La demanda bioquímica de oxígeno supera los valores recomendados por los niveles guía de referencia.
- Las medianas reportadas en cuanto a oxígeno disuelto verifican una disminución importante, no cumplimentando los mencionados niveles.
- Las concentraciones reportadas para nitrógeno total, que miden la presencia de nitrógeno orgánico y de nitrógeno amoniacal, indican un aporte significativo de nitrógeno orgánico esencialmente asociado a materias residuales de origen humano y animal.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

- Presencia significativa de nitritos.
- Los valores de las medianas para nitratos van disminuyendo a lo largo del curso del río Luján, lo cual se corresponde con la disminución progresiva de los tenores de oxígeno disuelto.
- Las medianas de los valores de bacterias coliformes totales y fecales exceden los valores guía como fuente para uso en actividades agropecuarias y para uso recreativo.
- Las medianas de los valores de concentración de metales pesados se encuentran dentro de los niveles guía de referencia para fuente de provisión de agua para consumo humano con tratamiento convencional, irrigación y bebida animal.
- En cuanto a la protección de la vida acuática, el zinc, mercurio y el cobre se han registrado en excedencia con respecto al nivel guía.
- Se ha detectado la presencia de hidrocarburos totales en todas las estaciones de muestreo.

Los resultados de los cuales se desprenden estas valoraciones se presentan en el cuadro a continuación.

Cuadro 3.6. Registro de valores de diferentes parámetros de calidad del agua en el río Luján. Sitio de muestreo: Puente sobre la RN N° 9.

Parámetro	Unidad	Período Agosto 2004-Mayo 2005	
		Rango	Mediana
Temperatura	°C	16,4-27,0	20,7
pH	Unidades de pH	6,90-8,00	7,64
Oxígeno disuelto	mg/l	1,3-2,8	1,5
Nitrógeno de nitritos	mg/l	0,008-1,200	0,180
Nitrógeno de nitratos	mg/l	0,07-1,40	0,17
Nitrógeno amoniacal	mg/l	1,8-6,2	3,5
Nitrógeno total Kjeldahl	mg/l	3,6-9,6	5,7
Demanda bioquímica de oxígeno	mg/l	5-11	8
Bacterias coliformes totales	UFC/100 ml	4500-6000	4500
Bacterias coliformes fecales	UFC/100 ml	2500-2750	2625

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Hidrocarburos totales	mg/l	0,3-1,2	0,6
Sustancias fenólicas	mg/l	0,0005-0,001	0,0005
Bacterias coliformes totales	UFC/100 ml	4500-6000	4500
Bacterias coliformes fecales	UFC/100 ml	2500-2750	2625
Cadmio total	mg/l	0,0015	0,0015
Zinc total	mg/l	0,023-0,072	0,048
Cobre total	mg/l	0,010-0,093	0,014
Cromo total	mg/l	0,0075-0,025	0,0075
Mercurio total	µg/l	0,15-0,50	0,27
Plomo total	mg/l	0,015	0,015
Níquel total	mg/l	0,009-0,029	0,009

Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2013).

Un estudio realizado por Schenone (2011) muestra que las concentraciones de metales pesados en este curso de agua se encuentran por encima del valor compatible con la protección de la biota acuática para cromo, cobre y plomo en los 2 sitios de muestreo. A su vez, la concentración de plomo excede los niveles guía de calidad de agua para consumo humano. Debe destacarse que todos los parámetros muestreados presentaron mayores concentraciones de metales pesados en el punto de muestreo localizado en las cercanías de la Reserva Natural Otamendi que en el sitio localizado cercano a la ruta.

Cuadro 3.7. Concentración de metales pesados (ppb) en las aguas del río Luján y valores de referencia.

Cursos	As	Cd	Cr	Cu	Pb	Zn
Luján ruta	14	dId	10	7	76	7
Luján 2	25	dId	14	13	117	15
NGPBA	<15	<5	<2,5	<6,6	<19,5	<8,6
Consumo humano	<50	7,5	<20	NE	<29,3	NE
Riego	<72	<4	<8	<65	<950	<157
Consumo animal	<67	<140	<20	<30	<68	NE

Fuente: Schenone (2011).

3.2.5.3. RECURSOS HÍDRICOS SUBTERRÁNEOS

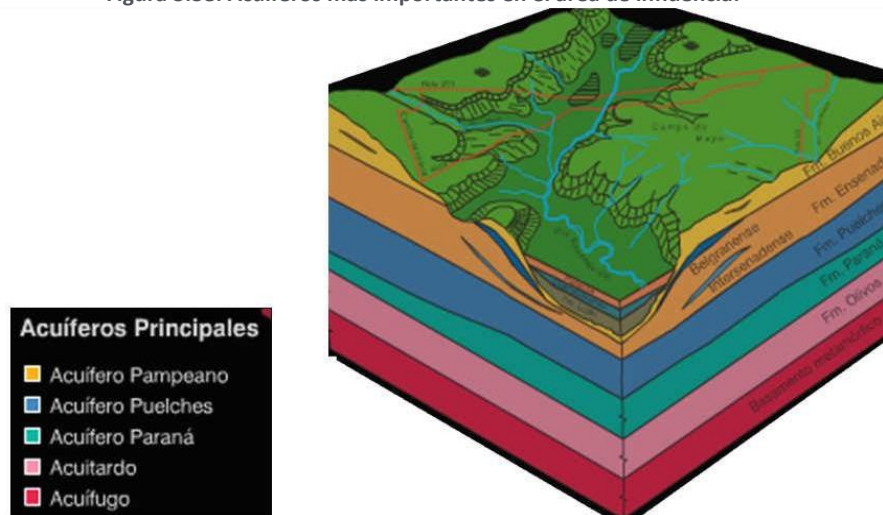
En cuanto a los recursos hídricos subterráneos, hidrogeológicamente, en la región se diferencian los siguientes acuíferos y grandes unidades hidroestratigráficas.

Cuadro 3.8. Estratigrafía e hidroestratigrafía de los acuíferos más importantes en el área de influencia.

Estratigrafía	Hidroestratigrafía	Acuíferos Principales
Sedimentos Pampeanos	Epiparaneano	Acuífero Pampeano
Formación Puelches	Epiparaneano	Acuífero Puelches
Formación Paraná	Paraneano	Acuífero Paraná
Formaciones Olivos y/o Mariano Boedo	Hipoparaneano	Acuitardo
Basamento Cristalino	Basamento hidrogeológico	Acuífugo

Fuente: Silva Busso y Santa Cruz (2005).

Figura 3.38. Acuíferos más importantes en el área de influencia.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

El Acuífero Pampeano, localizado en los sedimentos pampeanos, se caracteriza por mantener sus paredes verticales en cortes y perforaciones y brindar caudales más bajos comparativamente con los caudales obtenidos de las Arenas Puelches, debido a su menor permeabilidad. Sus aguas pueden ser bicarbonatadas sódicas o magnésicas cálcicas si son obtenidas de la capa freática, o bicarbonatadas sódicas o cálcicas magnésicas si son obtenidas de la capa semiconfinada.

Sus aguas aumentan su salinidad hacia el oeste y en las áreas de las llanuras de inundación de grandes ríos y arroyos donde se hallan importantes depósitos de Sedimentos Post-pampeanos alcanzando incluso valores superiores a los 2.000 mg/l. Además, este acuífero se caracteriza por aportar a las aguas subterráneas elementos nocivos tales como flúor y arsénico que, en muchos casos, dado los altos tenores, impide su utilización como agua potable (Atlas Ambiental de Buenos Aires, 2017).

El Acuífero Puelches es el más importante y explotado de la región tanto por su calidad, como por sus buenos rendimientos. Sus aguas son bicarbonatadas cálcicas-magnésicas sódicas y carbonato-cloruradas, pero pueden ser cloro-sulfatadas cuando se hallan en contacto con Sedimentos Post-pampeanos, y/o en las cercanías de las

áreas de descarga subterránea. Su calidad es buena, aumentando su salinidad hacia el oeste.

El Acuífero Paraná, se caracteriza por su elevada salinidad y su dificultad para la extracción debido a su gran profundidad, por lo cual solo puede utilizarse con fines terapéuticos o industriales. Debajo del Acuífero Paraná, se encuentran varios niveles de acuitardos y algunos acuíferos de salinidad variable y muy poco conocidos. La sección más conocida es la superior, a 250 m de profundidad, conocida como Formación Olivos o “arcillas rojas”. Los acuitardos contienen una buena cantidad de agua, pero la transmiten con mucha lentitud, lo cual sumado a la gran profundidad de su emplazamiento, hacen muy difícil su aprovechamiento.

Por último, se desarrolla el acuífugo, el cual es una unidad que actúa como una base impermeable y corresponde al Basamento Cristalino, que está constituido por rocas ígneas y metamórficas.

En referencia a la calidad de las aguas subterráneas en el área de influencia puede decirse que, en cuanto a salinidad, en toda la zona supera los 8.000 mg/l, por encima de los 2.000 mg/l, valor considerado límite para el consumo humano. Además, padece una aguda contaminación química dada por la concentración de nitratos. Ello sumado a la alta concentración de arsénico detectada en varias zonas, lo catalogan como una fuente de agua no segura (Ministerio de Infraestructura, 2011).

3.2.6. VEGETACIÓN

En cuanto a las características botánicas y fitogeográficas del AII del Proyecto, éste se encuentra en la ecorregión Pampa. La formación vegetal original de esta región era el pastizal pampeano o flechillar. Este podría describirse como una estepa o pseudoestepa de gramíneas de los géneros *Stipa*, *Piptochaetium*, *Aristida*, *Melica*, *Briza*, *Bromus*, *Eragrostis* y *Poa*. También abundan los géneros *Paspalum*, *Panicum*, *Bothriochloa* y *Schizachirium*. Diferencias en el relieve y los suelos favorecen el desarrollo de otras comunidades vegetales como pastizales halófilos, pajonales y pastizales psamófitos, entre otras. Las especies de estas comunidades están adaptadas a diferentes factores limitantes como el exceso de humedad o anegamiento del suelo, presencia de sales y suelos arenosos.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

En el All, el flechillar constituía un tapiz continuo en las zonas más altas, sólo interrumpida por las comunidades de las depresiones. En estos pastizales se destacaban las gramíneas del género *Stipa* (*Stipa spp.*) con presencia de otras especies como el mio-mio (*Baccharis coridifolia*), la carquejilla (*Baccharis articulata*) y el quiebra-ganados (*Vernonia rubricaulis*). En los suelos salobres las especies más importantes eran el pasto salado o pelo de chancho (*Distichlis spicata*), la gramilla (*Paspalum vaginatum*) y *Salicornia ambigua*. En los suelos anegados de esta zona predominaban los pajonales de *Spartina densiflora*, mientras que en los suelos arenosos se desarrollaban espartillares de *Poa lanuginosa*, *Elionurus muticus* y *Panicum racemosum*.

La pampa es la ecorregión del país que presenta el mayor grado de transformación antrópica. La vegetación natural ha sido paulatinamente reemplazada por cultivos, zonas de pastoreo y asentamientos urbanos transformando el paisaje originario por completo. De todas las comunidades vegetales originarias, se han conservado mejor aquellas que se desarrollan en áreas con mayor cantidad de factores limitantes (anegabilidad, suelos arenosos, etc.) debido a que no resultan aptas para la producción agrícola. Por el contrario, la comunidad más degradada por el accionar humano ha sido el flechillar.

Específicamente el AID del proyecto constituye una zona netamente urbana por lo cual no se evidencian relictos de vegetación original. Con excepción de aquella localizada en el entorno del arroyo Morón y del río Reconquista y en zonas bajas inundables donde subsiste vegetación natural adaptada al exceso hídrico como chilcales, juncales, totorales, pajonales, duraznillares y praderas de ciperáceas.

Foto 3.13. Juncal.

Foto 3.14. Pajonal mixto.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2017).

En el AID también se encuentra vegetación representada por una gran cantidad de árboles situados en los espacios verdes, tanto aquellos que forman parte de plazas y espacio recreativos, como los localizados en la zona de camino y en las veredas del área residencial circundante.

Según información brindada por IATASA-ATEC (2016) en el área de influencia de la obra proyectada de viaducto para el FCGSM se ha identificado cerca de 18 mil ejemplares, cuya mayoría corresponde a arbolado de alineación, siendo predominante la especie fresno americano (*Fraxinus pennsylvanica*). Por otra parte, las especies dominantes en el arbolado de los espacios verdes en el AID son el jacarandá (*Jacaranda mimosifolia*) seguido por la tipa blanca (*Tipuana tipu*).

Específicamente en el AID definida para la etapa de obra se pueden distinguir principalmente, los siguientes espacios verdes con abundancia de ejemplares arbóreos:

- En cercanías de la estación Palermo, se encuentra el Parque 3 de Febrero, conocido como “los bosques de Palermo”, el cual cuenta con grandes espacios recreativos con profuso arbolado urbano en los espacios ocupados por la estación de manejo del Automóvil Club Argentino (ACA), el Planetario, el Rosedal, etc.

Fotos 3.15. Espacios verdes en el entorno de la traza en el barrio de Palermo.



Fuente: Imagen satelital Bing y Street View (2017).

- En cercanías de la estación La Paternal, el arbolado circundante al predio ocupado por el Hospital Torcuato de Alvear.

Fotos 3.16. Arbolado en el predio del Hospital Torcuato de Alvear.



Fuente: Imagen satelital Bing y Street View (2017).

- En el entorno de la estación Santos Lugares, el gran espacio donde se localiza el patio de cargas Alianza y en el entorno de la estación una cortina de árboles de gran porte.

Fotos 3.17. Arbolado en el predio de la Estación Santos Lugares.



Fuente: Imagen satelital Bing (2017) y relevamiento de campo (2022).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- El predio del Colegio Militar de la Nación posee una importante vegetación arbórea en la intersección de la traza ferroviaria y el intercambiador del cruce de la RP N°4 y la RP N°201, y al otro lado de la traza ferroviaria, entre la misma y la Base Aérea El Palomar.

Fotos 3.18. Arbolado en el predio del Colegio Militar de la Nación y en el de la Base Aérea el Palomar.

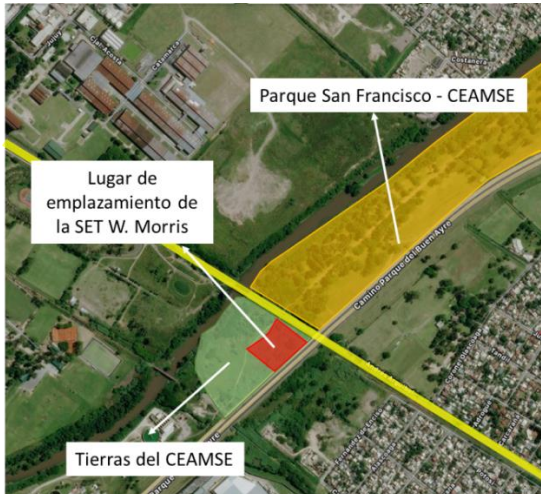


Fuente: Google Earth y Street View (2017).

- Entre el río Reconquista y el Camino del Buen Ayre, se encuentra un área verde perteneciente a CEAMSE. En esta zona está contemplado un proyecto de que tiene como objetivo fortalecer los espacios verdes de la zona metropolitana enmarcado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), el cual se describe en la sección 3.2.8 ÁREAS PROTEGIDAS Y PATRIMONIO NATURAL. De un lado de las vías del FC se ubica el Parque San Francisco. El lugar de emplazamiento de la Subestación William Morris será en el predio ubicado entre el Camino del Buen Ayre, las vías del FCGSM y el río Reconquista (ver imagen a continuación), quedando por fuera de dicho Parque. Actualmente, en esa zona se observan algunos ejemplares arbóreos y en su mayoría herbáceas y/o gramíneas.

Fotos 3.19. Arbolado en el entorno del río Reconquista y su cruce con la traza del FCGSM.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Imagen satelital Bing (2019) y recorrida de campo (2022).

- Los predios del Centro Tradicionalista El Fiador, el Centro de Zoonosis Municipal y el Polideportivo Municipal localizado en José C. Paz.

Fotos 3.20. Arbolado en el entorno de la traza en cercanías de la estación José C. Paz.



Fuente: Imagen satelital Bing y Street View (2017).

- Forestación con predominancia de eucaliptos en predios destinados a expansión urbana en el entorno del arroyo Pinazo.

Fotos 3.21. Arbolado en el entorno de la traza en cercanías del curso del arroyo Pinazo.



Fuente: Imagen satelital Bing y Street View (2017).

3.2.7. FAUNA URBANA

En relación a la fauna, según la caracterización de ecorregiones que realiza la Administración de Parques Nacionales (Burkart et al., 1999), la fauna originaria del pastizal incluía a grandes herbívoros, mamíferos como el zorro gris pampeano (*Pseudalopex gymnocercus*), la vizcacha (*Lagostomus maximus*), los cuises (géneros *Cavia* y *Microcavia*), la comadreja overa (*Didelphis albiventris*), mulitas (género *Dasyus*) y coipos (*Myocastor coypus*). En términos generales, se puede afirmar que estas especies han desaparecido del All debido a la intensa modificación del ambiente al transformarse en un ámbito netamente urbano.

Se debe considerar que, si bien no hay presencia de ejemplares de especies de fauna silvestre, cuya preservación pueda traer aparejados conflictos por los potenciales impactos surgidos de la ejecución de la obra, debe señalarse la presencia de especies de fauna sinantrópica, muchas de ellas consideradas plagas dentro de la Ciudad de Buenos Aires (tales como diversas subespecies⁸ de palomas, murciélagos y roedores⁸, e insectos de menor tamaño, como cucarachas). Dado que a lo largo de las últimas décadas se ha consolidado una situación de expansión y crecimiento de las poblaciones de dichas especies, son consideradas dañinas tanto para la salud y calidad

⁸ Entre las plagas identificadas dentro de la Ciudad de Buenos Aires (entre las Comunas que son atravesadas por la traza de la línea General San Martín, fundamentalmente en las Comunas 1,2, 11, 14 y 15) se pueden mencionar aves como la paloma (*Columba livia*), torcaza (*Zenaida auriculata*), paloma manchada (*Columba maculosa*), la picazuro (*Columbia picazuro*), y la torcacita (*Columbina Picus*). Entre los murciélagos, especies dentro de la familia de los *Molossidae* (*Eumops bonariensis*, *Eumops patagonicus*, *Molossus molossus* y *Tadarida brasiliensis*), y de la familia *Vespertilionidae* (*Dasypterus ega*, *Lasiurus blossevillii*). Entre los roedores, se deben mencionar el ratón común (*Mus musculus*), la rata de Noruega (*Ratus norvegicus*), y la rata común (*Rattus rattus*).

de vida de las personas (en relación a la salud⁹, las plantas cultivadas, los animales domésticos, y/o materiales o medios naturales), así como para las actividades económicas, y los recursos invertidos para la prevención y control de la propagación de las mismas. En ese contexto, es de destacar que, según la opinión de distintos especialistas en el tema, las zonas de vías y terrenos afectados desde hace muchos años a la actividad ferroviaria, muchos de ellos caracterizados por la presencia de infraestructura y edificaciones de gran tamaño en estado de abandono, son considerados ambientes propicios para la propagación de plagas, por lo que los procedimientos de control, erradicación y prevención debe extremarse en estos ámbitos.

Foto 3.22. Paloma doméstica (*Columba livia*).



Foto 3.23. Moloso común (*Tadarida brasiliensis*).

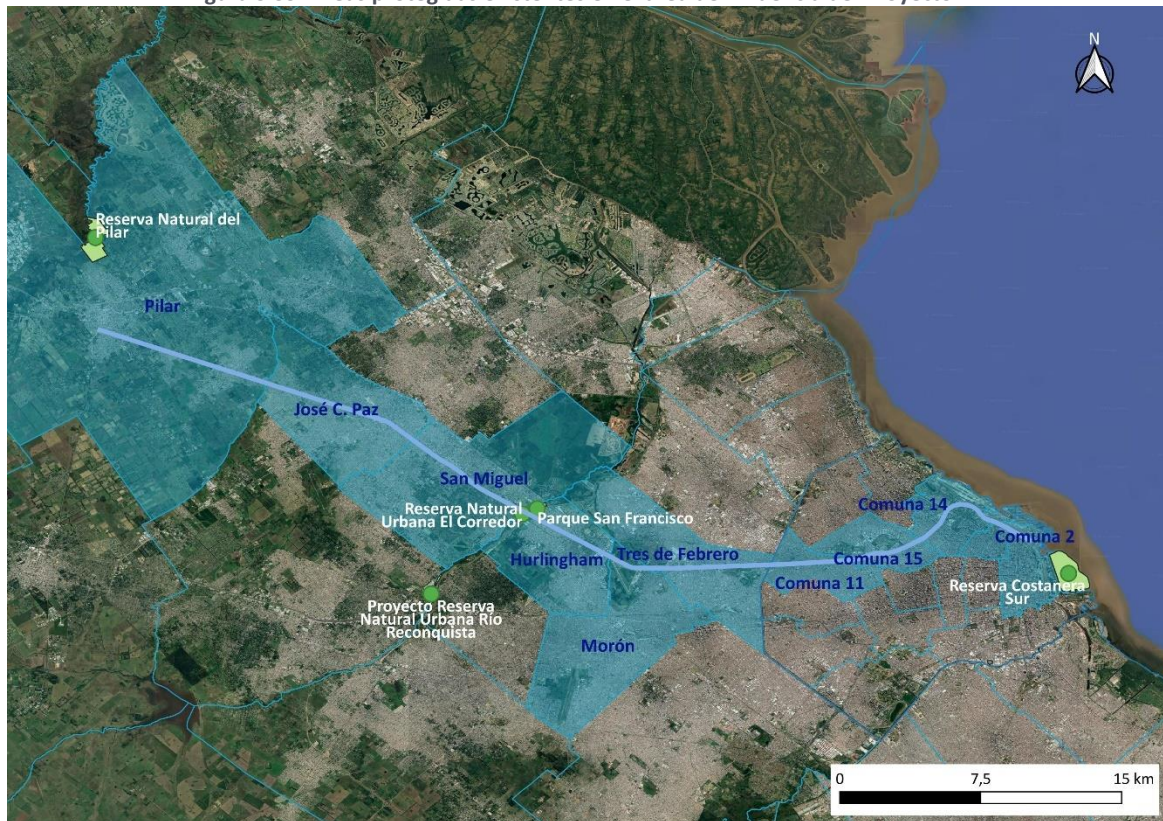


3.2.8. ÁREAS PROTEGIDAS Y PATRIMONIO NATURAL

En el área de influencia indirecta del proyecto se han identificado varias áreas protegidas, estando tres de ellas localizadas en el entorno del AID del Proyecto.

⁹ Entre las enfermedades más comunes que estas especies pueden transmitir y afectar a la salud humana se encuentran, la clamidiosis, histoplasmosis, criptococosis, encefalitis de Saint Louis, colibacilosis, salmonelosis para el caso de las palomas (que en sus nidos también pueden albergar chinches, piojos, pulgas, y hasta vinchucas); peste, leptospirosis, triquinosis (a través del cerdo), salmonelosis, hantavirus, fiebre hemorrágica argentina para el caso de los roedores; y rabia e histoplasmosis para el caso de los murciélagos.

Figura 3.39. Áreas protegidas existentes en el área de influencia del Proyecto.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Reserva Natural Urbana El Corredor

Localizada en el partido de San Miguel, se encuentra lindera a la traza del FCGSM, desarrollándose hacia el sur, hasta la traza del FCGU. De carácter lineal esta área protegida surgió como proyecto oficial de la Municipalidad de San Miguel en 2008, para luego crearse mediante una Ordenanza Municipal en el año 2016. La misma se encuentra dentro de la localidad de Bella Vista, desarrollándose en un área de 8 ha.

Figura 3.40. Reserva Natural Urbana El Corredor y Parque San Francisco.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Esta zona se extiende desde la barranca hasta el cauce del río Reconquista y los sectores con relleno más recientes. En el predio se pueden observar ambientes originarios como el sauzal, talar y matorral ribereño y animales silvestres como tortugas, patos, garzas, biguás, lagartos overos, cuisés, etc. La reserva tiene como objetivo la recomposición del área con cobertura de herbáceas, talares, sauzales, matorrales ribereños, entre otras comunidades.

Figura 3.41. Proyecto Reserva Natural El Corredor.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Municipalidad de San Miguel (s/f).

Proyecto Reserva Natural Urbana Río Reconquista

Localizada en el partido de Ituzaingó, en la localidad de Villa Udaondo y delimitada por la Au. Camino del Buen Ayre, el acceso Oeste (R.N. N° 7), el Río Reconquista y la calle Martín Fierro, el proyecto de la Reserva se encuentra emplazado en una superficie de 26.25 has aproximadamente.

La construcción de la Reserva Natural del Río Reconquista resulta de gran importancia no sólo para el barrio Villa Udaondo y todo el distrito de Ituzaingó, sino también para todos los habitantes de la Cuenca del Río Reconquista, dado que este espacio congregará diversidad actividades educativas y socio-ambientales a la ribera del Río.

A lo largo de la extensión del predio, de aproximadamente 2.100 m, se desarrollarán actividades de interés principalmente de conservación ambiental, recreativas y educativas. Debido a que la propuesta considera tener visitas guiadas, se recibirán contingentes educativos y grupos de alumnos provenientes de diversas instituciones y de diferentes niveles de educación formal (inicial, primario, secundario, terciario y universitario). Los recorridos serán guiados por personal técnico del municipio. Asimismo, podrá ser visitado por el público en general, vecinos del distrito y aledaños que quieran estar en contacto con la naturaleza.

En cuanto a las características de la reserva, esta región pertenece al bioma pastizal pampeano, donde predomina el estrato herbáceo, con formas vegetales que incluyen especies que crecen en altura formando manojos y otros pastos del tipo césped que

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

crecen en la superficie. Este bioma es el que presenta el mayor grado de transformación antrópica ya que prácticamente no quedan áreas que mantengan su composición primitiva. La flora y la fauna de la Cuenca han sido significativamente modificadas por las actividades humanas como las urbanizaciones.

Respecto a su flora, el partido de Ituzaingó se encuentra bajo la influencia del distrito de los talaes de la Provincia del Espinal. Esto se comprueba en la cuenca alta del Río Reconquista, donde se observan asociaciones de Talas (*Celtis tala*) y Espinillo (*Acacia caven*). Algunas especies de este pastizal son: la cortadera (*Cortadeira seollana*), la cebadilla criolla (*Bromus unioloides*), la flechilla (*Stipa neesiana*), el espartillo (*Spartina densiflora*) y otros.

Por otra parte, existen ambientes denominados genéricamente humedales, en charcos y espejos de agua, en las cercanías de los arroyos de poca corriente y en la cuenca alta del Reconquista. Allí se encuentran distintas comunidades como juncales y totorales, con presencia de juncos (*Scirpus californicus*), sagitarias (*Sagitaria montevidensis*) y otras especies.

En cuanto a su fauna, en el área de la reserva pueden citarse ejemplares de ranas, sapos, tortugas de río y de laguna, lagartos verde y overo, lagartijas, culebras, cuis, coipo.

Entre las aves que se pueden observar de forma frecuente en la reserva se encuentran garza blanca y bruja, pato maicero, biguá, gorrión, chingolo, zorzal, cotorra, benteveo, ratona, hornero, calandria, tijereta, golondrina, paloma, tero, chimango, carancho, halcón, jilguero, cabecita negra, tordo, corbatita, pirincho, colibrí, lechuza, carpintero, cachirla, leñatero.

Figura 3.42. Proyecto Reserva Río Reconquista

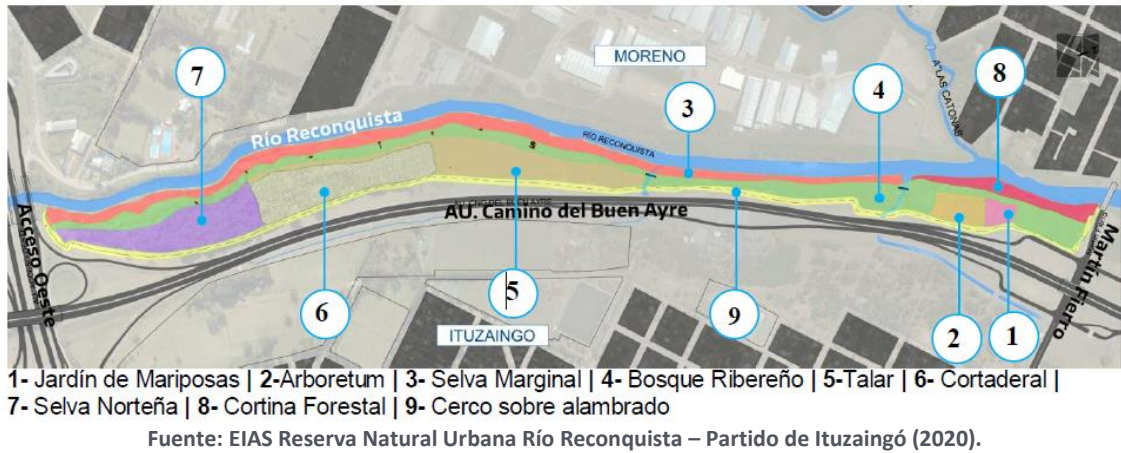


Figura 3.43. Proyecto Reserva Río Reconquista.



Reserva Costanera Sur

Localizada en la CABA a 500 m al sudeste de la estación Retiro, con sus 350 ha aproximadamente, constituye el mayor espacio verde de la CABA. Declarada como Parque Natural y Zona de Reserva en 1986, brinda un espacio en plena ciudad para caminar, andar en bicicleta, trotar o pasar el día en un ambiente que alberga vegetación autóctona como pastizales de cortaderas y bosques de alisos, y una gran diversidad de fauna. Dada su importancia en 2005, la Convención Ramsar, dedicada a la conservación de humedales en el mundo, la incluyó en su listado de Sitios Ramsar, y

BirdLife International junto con Aves Argentinas, la incluyó en su programa de “Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves” (AICA).

Figura 3.44. Reserva Costanera Sur.

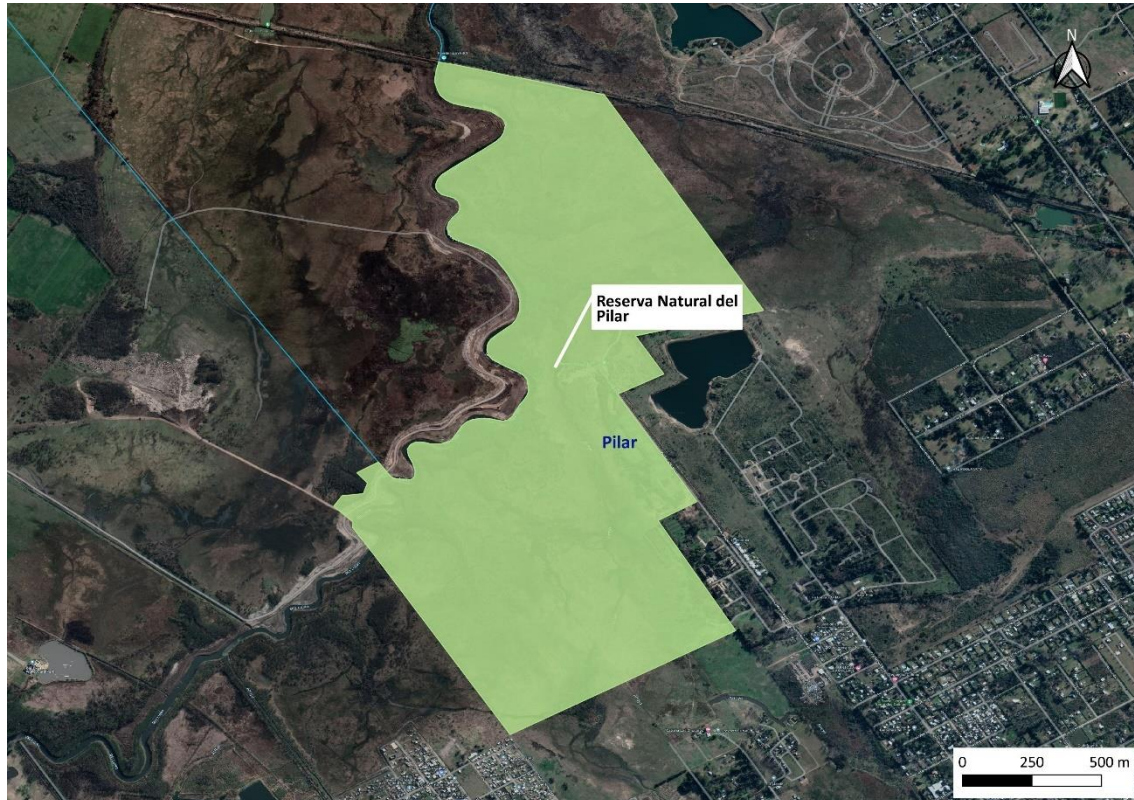


Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Reserva Natural del Pilar

Localizada en el partido de Pilar a 6 km al norte de la estación Pilar, en su espacio de 300 ha protege la biodiversidad del pastizal pampeano y sus ecosistemas asociados (juncales, bosques de sarandí colorado, talaes, etc.). Posee 6 km de ribera sobre el río Luján, arroyos y una laguna. Brinda visitas guiadas y en su predio se desarrollan actividades científicas relacionadas a la conservación del área y su biodiversidad.

Figura 3.45. Reserva Natural del Pilar.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Parque San Francisco

Localizado en el partido de Hurlingham entre el Camino del Buen Ayre, las vías del FCGSM y el río Reconquista se encuentra el Parque San Francisco, propiedad del CEAMSE. Cabe mencionar que dicha área no se trata de un área protegida, sino que constituye un parque urbano. Es un área de esparcimiento en donde se realizan actividades recreativas. El mismo cuenta con juego de niños, sectores de descanso (mesas con bancos), parrillas, canchas de fútbol, baños y cestos de basura.

En este predio se tiene previsto desarrollar un proyecto de área de reserva en el marco del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), unificándolo con el área verde ubicada del otro lado de las vías del FC San Martín (ambos predios pertenecientes a CEAMSE). El objetivo principal del mismo es incrementar y mejorar la oferta de Espacios Públicos del Área Metropolitana de Buenos Aires a partir de la utilización de áreas vacantes que fortalezcan los componentes de espacios verdes accesibles, equipados y con calidad ambiental y que contribuyan al reequilibrio territorial, la mejora de las condiciones de acceso a la ciudad para toda la población, el aumento de servicios ecosistémicos y la resiliencia frente al Cambio Climático.

3.2.9. PAISAJE

En cuanto al paisaje, puede decirse que la zona en la cual se desarrolla el proyecto en general presenta una marcada intervención antrópica dominada principalmente por el trazado ferroviario y por el desarrollo urbano-residencial que se da a lo largo de toda la traza, con preponderancia de una densidad de ocupación alta. En la zona analizada se han identificado, en líneas generales, 2 tipos de unidades de paisaje¹⁰:

Paisaje residencial

Desarrollado a lo largo de toda la traza en forma prácticamente continua, salvo sectores específicos. Caracterizado por una construcción muy densa en la CABA y en inmediaciones de todas las estaciones de la línea FCGSM, frecuentemente con dominancia de edificios en altura. Si bien la densidad de ocupación es alta a lo largo de toda la traza, entre las estaciones Sol y Verde y Pilar, el tejido evidencia menor densidad de edificación.

Paisaje de grandes espacios verdes

Esta unidad de paisaje se localiza en sectores específicos de la traza, donde predominan los grandes espacios verdes, frecuentemente arbolados, con usos recreativos, de transporte, educativos, etc.

Entre ellos pueden mencionarse:

- Entorno de la estación Palermo: Bosques de Palermo, Rosedal. Uso recreativo.
- Entorno de la estación La Paternal: Cementerio de Chacarita, Facultad de Ciencias Veterinarias y de Agronomía (UBA). Uso educativo y de servicios.
- Entorno de la estación Santos Lugares: Golf Club Sáenz Peña, Estadio de Almagro, Club San Martín, predio de la estación. Uso de infraestructura de transporte y recreativo.
- Entorno de la estación El Palomar: Colegio Militar de la Nación, Aeródromo el Palomar. Uso educativo y de infraestructura de transporte.

¹⁰ Se entiende por Unidad del Paisaje al área geográfica definida por un tipo de paisaje característico.

- Entre Estación William Morris y Bella Vista: cruce del río Reconquista, Camino del Buen Ayre, Reserva Natural Urbana El Corredor y Parque San Francisco. Área de esparcimiento, recreación, de conservación y de infraestructura de transporte.
- Entorno de la estación José C. Paz: Centro de Zoonosis José C. Paz, Centro Tradicionalista El Fiador. Uso recreativo y de salud.
- Entre estación Sol y Verde-Presidente Derqui / Derqui-Villa Astolfi / Villa Astolfi-Pilar: área con baja densidad de edificación. Zona de reserva para expansión urbana.

3.3. MEDIO SOCIAL

3.3.1. INTRODUCCIÓN

En este ítem se presenta un diagnóstico ambiental de aspectos sociales y del medio construido, desarrollado a diferente nivel de detalle según el componente, las características de la obra y del estado de situación del ambiente socio-cultural del entorno de la traza donde se realizará la obra de electrificación. Este diagnóstico se elaboró en base a información secundaria, complementada con un reconocimiento expeditivo de campo y haciendo hincapié en las características sociales y estructurales del entorno y en aquellos aspectos ligados de manera directa con la obra.

3.3.2. ESTRUCTURA URBANA Y SU EVOLUCIÓN

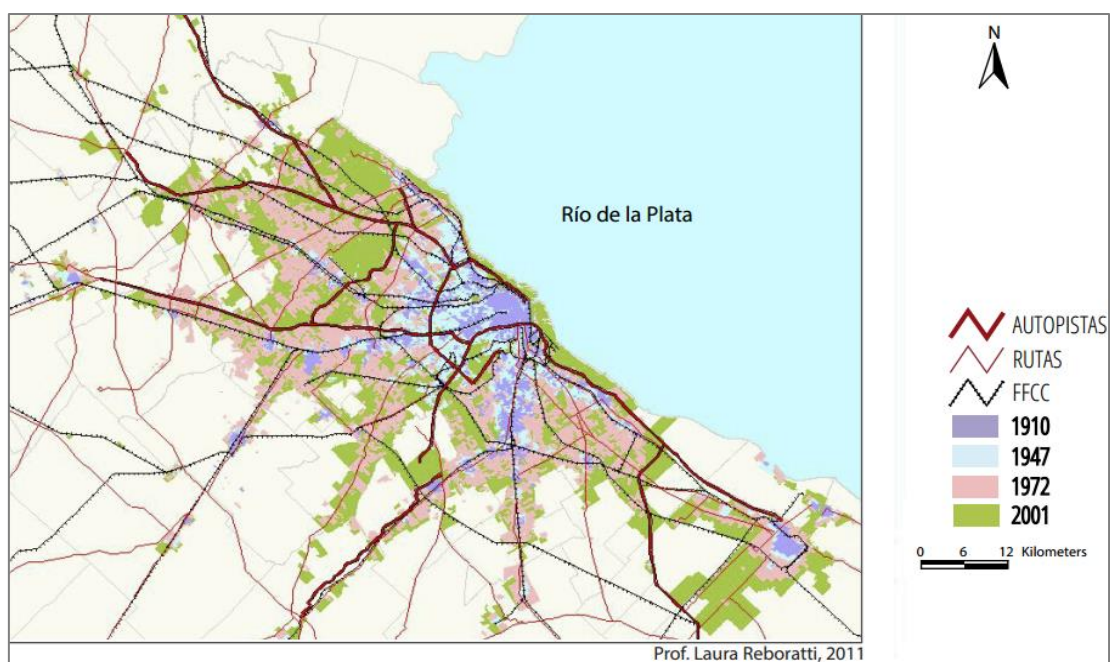
Durante un período considerable de la historia, Buenos Aires fue una ciudad con modesta cantidad de habitantes. Por ejemplo, en el año 1810 su población apenas alcanzaba los 50.000 habitantes, conforme información del Atlas Ambiental de Buenos Aires (AABA). Cuando en el año 1869 se comenzó lo que se podría llamar el “período estadístico” por medio del Censo Nacional de Población, se llegaba a los 187.000 habitantes en la CABA. “Pero en los 25 años posteriores, hasta 1895, creció 3,5 veces y para 1914 se la podía considerar una gran ciudad, con casi 1,6 millones de habitantes.” (AABA, 2010).

Luego, el aumento de la población desbordó los límites de la CABA y los partidos del Gran Buenos Aires comenzaron a poblarse aceleradamente. Ya para el año 1947 la CABA frenó su crecimiento y el mayor dinamismo poblacional se trasladó a la periferia,

hasta llegar a la situación actual. En este contexto y, conforme información censal del año 2010, en el área en estudio se alcanzó a los 4.573.820 habitantes (CABA, partidos de Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar).

Se considera que el AMBA creció por la combinación de tres factores: el crecimiento natural, la inmigración extranjera y la migración interna en el país. Además, se acopla a ello el aumento del crecimiento vegetativo, la disminución de la tasa de mortalidad y el aumento de esperanza de vida, que fue evolucionando con el paso del tiempo. Si bien el crecimiento poblacional fue casi paralelo al de la mancha urbana, debe considerarse que por mucho tiempo el AMBA creció más que nada por expansión territorial que por territorio ocupado. La siguiente figura muestra la expansión de la mancha urbana entre los años 1910 y 2001, donde puede observarse que para el último año señalado la mayor parte de los asentamientos humanos se encuentran en los alrededores de las obras lineales, como por ejemplo autopistas, rutas y ferrocarriles.

Figura 3.46. Crecimiento de la mancha urbana en el Conurbano Bonaerense. Años 1910-2001.



Fuente: Observatorio Conurbano (2011).

3.3.3. POBLACIÓN Y ASENTAMIENTOS

La Línea del FCGSM se extiende a lo largo de la CABA y seis partidos del conurbano. Su estación de origen es Retiro en la CABA, luego transita sucesivamente por los partidos Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar.

Figura 3.47. Jurisdicciones y comunas atravesadas por el FCGSM.



Fuente: elaboración propia en base a IGN y Bing Maps (2017).

En relación a las variables e indicadores sociodemográficos de las poblaciones localizadas en el área de influencia puede decirse que la CABA es la que mayor población registra, siguiéndole el departamento de Tres de Febrero con 340.071 habitantes. El mayor incremento poblacional durante el periodo intercensal 2001-2010 se dio en Pilar con una variación relativa del 28,7% y en José C. Paz de 15,5%.

Cuadro 3.9. Población por partido según variación relativa y absoluta. Años 2001 y 2010.

Partido	Población		Variación relativa (%)	Variación absoluta
	2001	2010		
CABA	2.776.138	2.890.151	4,10	114.013
Tres de Febrero	336.467	340.071	1,1	3.604
Morón	309.380	321.109	3,8	11.729
Hurlingham	172.245	181.241	5,2	8.996
San Miguel	253.086	276.190	9,1	23.104
José C. Paz	230.208	265.981	15,5	35.773
Pilar	232.463	299.077	28,7	66.614

Fuente: Ministerio de Transporte en base a INDEC (2016).

Dentro de la CABA la traza del FCGSM circula por las comunas 1, 2, 14, 15 y 11. En el siguiente cuadro se detalla la población perteneciente a cada una, siendo la comuna 14 (Palermo) la más habitada.

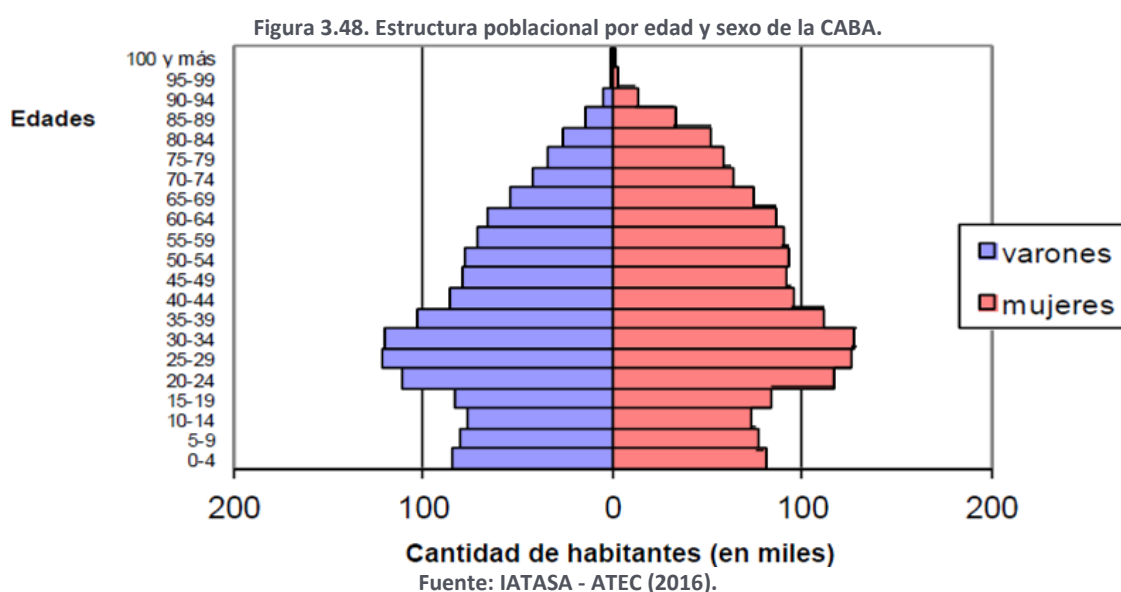
Cuadro 3.10. Cantidad de habitantes por comuna. Año 2010.

Comuna	Población
1	197.226
2	157.932
11	192.828
14	223.772

15	182.574
----	---------

Fuente: elaboración propia en base al GCBA¹¹.

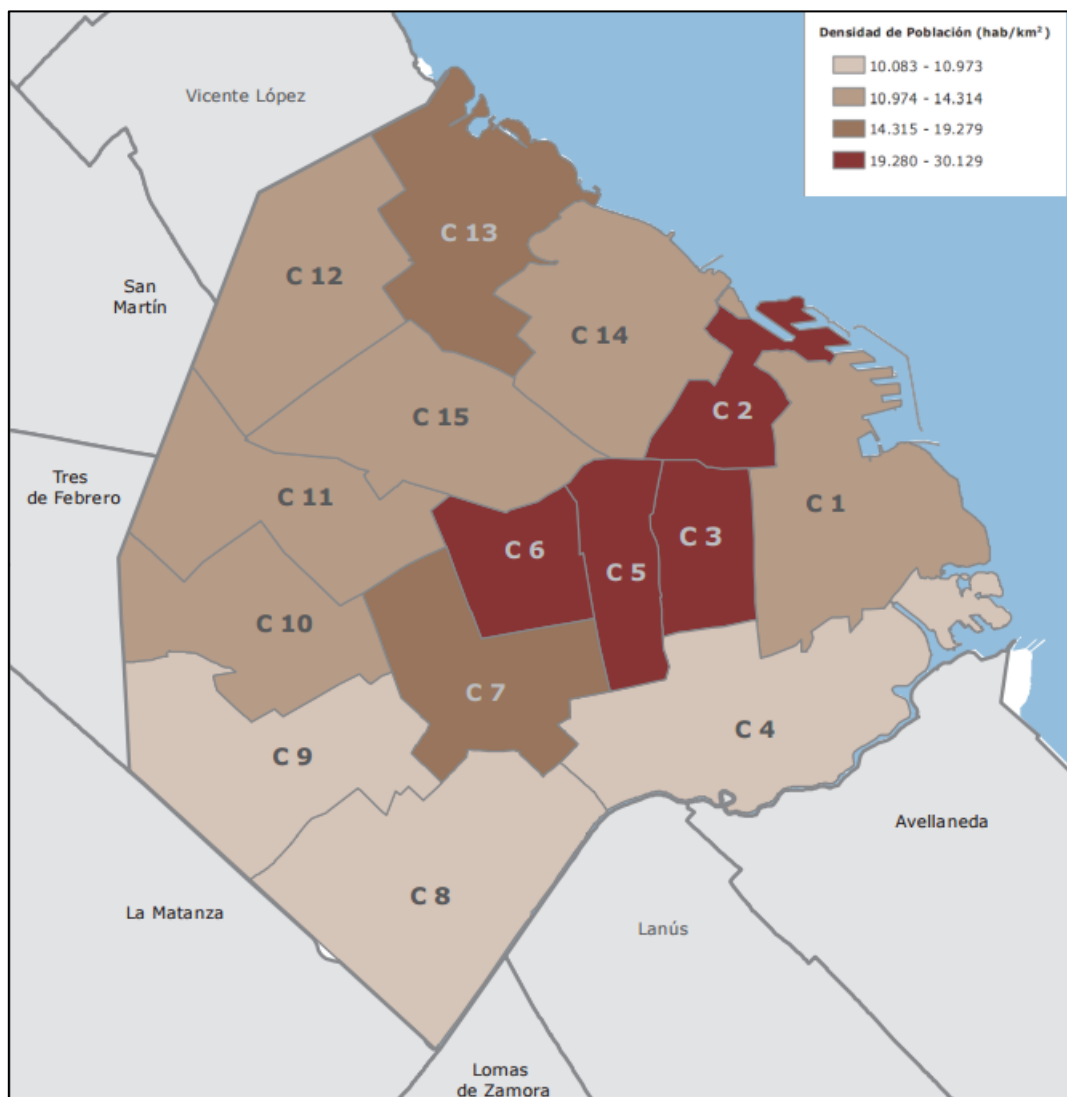
En el caso de la Ciudad de Buenos Aires se observa un engrosamiento poblacional en ambos sexos entre los 20 y 39 años. A partir de ese rango hacia los dos extremos etarios se observa una disminución poblacional. Sin embargo, entre los menores de 20 años la mínima se encuentra entre los 10 y 14 años y, por el contrario, entre los mayores de 39 años la cantidad poblacional va disminuyendo conforme el ascenso etario. En las siguientes figuras se detalla la estructura etaria en la población de la CABA y del Conurbano.



Por otra parte, en la figura presentada a continuación se observa como la comuna 2 es la que posee mayor densidad (19.280-30.129 hab/km²) respecto a las otras cuatro. Por su parte, las comunas 1, 14, 15 y 11 poseen una densidad poblacional que varía entre los 10.974 y 14.314 hab/km².

Figura 3.49. Densidad poblacional por comuna (hab/km²). Año 2015.

¹¹ <http://www.buenosaires.gob.ar/planeamiento/publicaciones/informes-territoriales/comunas>



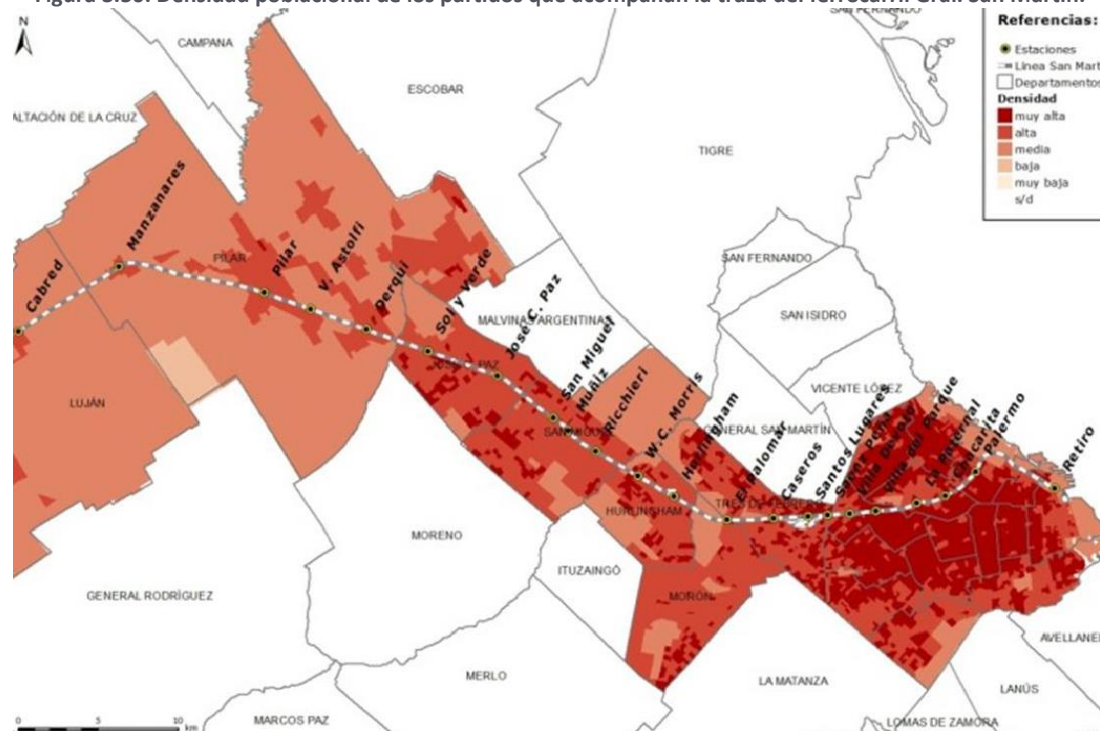
Fuente: GCBA (2016)¹².

En la CABA la densidad poblacional es muy alta y va disminuyendo a medida que se acerca a Tres de Febrero, Morón, Hurlingham y José C. Paz donde hay algunos radios con densidad muy alta (ver figura a continuación). Mientras que en el departamento de Pilar descende a una densidad media, a la vez que presenta un área rural con baja densidad de población. En este sentido, se puede decir que la densidad poblacional tiene relación con la conectividad ferroviaria y los grandes corredores viales.

¹² <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2016/08/DP051604.pdf>

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

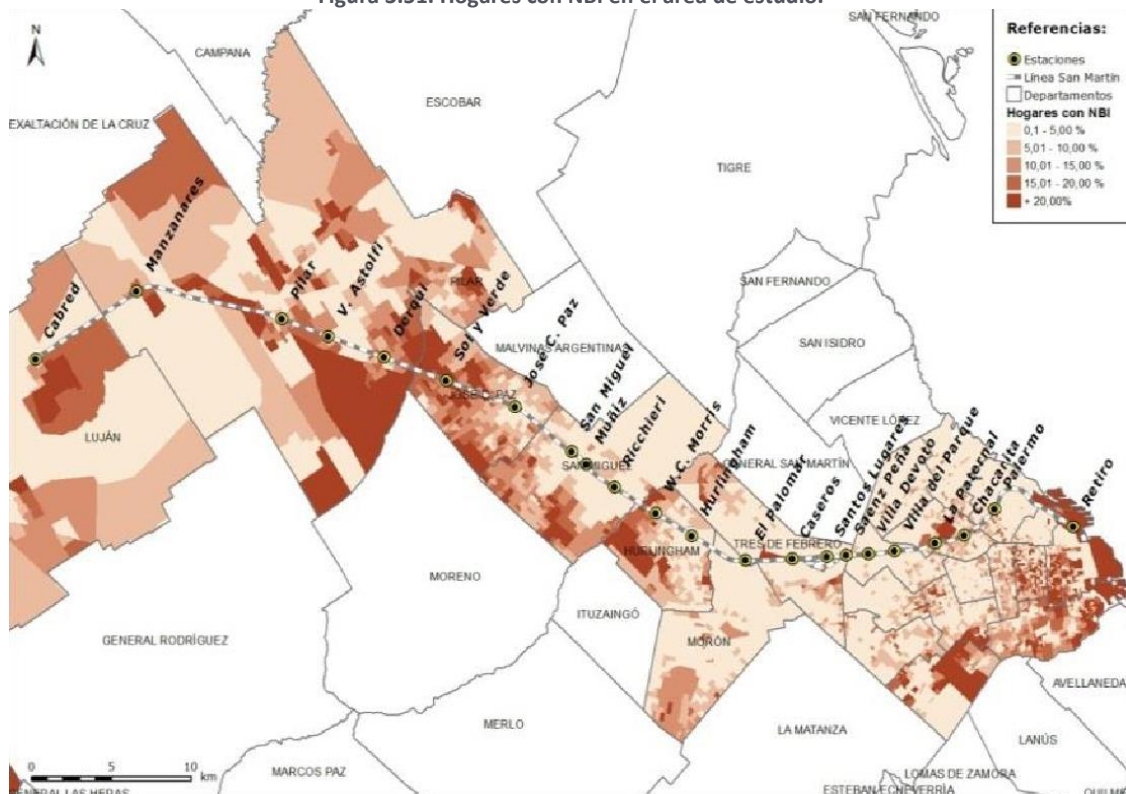
Figura 3.50. Densidad poblacional de los partidos que acompañan la traza del ferrocarril Gral. San Martín.



Fuente: Ministerio de Transporte (2016).

El indicador de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) permite identificar las dimensiones de privación absoluta, enfocando la pobreza como el resultado de un cúmulo de privaciones materiales esenciales.

Figura 3.51. Hogares con NBI en el área de estudio.



Fuente: Ministerio de Transporte (2016).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

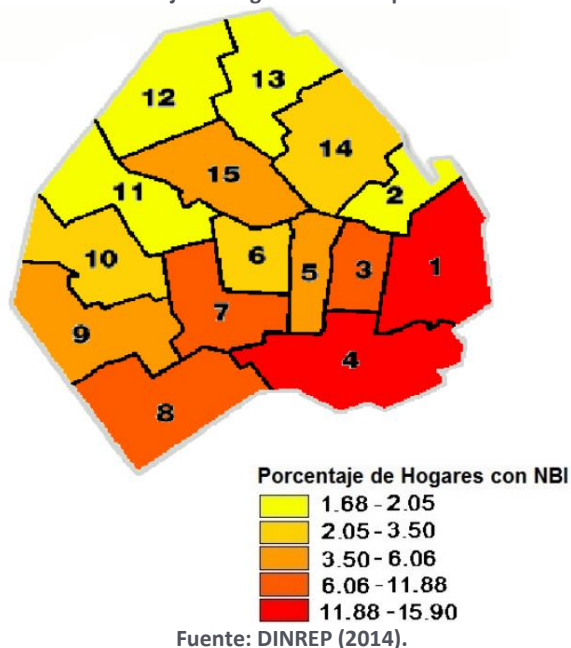
La comuna 1 corresponde al sector con el más alto porcentaje de hogares con NBI respecto al resto de las comunas de la CABA, contando con una cifra del 15,9%. Dentro del recorrido de la traza, la comuna 15 se encuentra en el segundo lugar respecto al porcentaje de hogares con NBI más alto en relación a las cinco comunas implicadas (3,5-6,06%). Le sigue la comuna 14 con un rango de 2,05-3,5%, y por último las comunas 2 y 11 con 1,68-2,05%.

Cuadro 3.11. Hogares con NBI en las comunas. Año 2010.

Comuna	Barrios comprendidos	2010		
		Total de Hogares	Hogares con NBI	%
		(a)	(b)	c= b/a
1	Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat y Constitución	84.468	13.429	15,9
2	Recoleta	73.156	1.497	2,0
3	Balvanera y San Cristóbal	80.489	9.560	11,9
4	La Boca, Barracas, Parque Patricios, y Nueva Pompeya	76.455	9.678	12,7
5	Almagro y Boedo	76.846	4.652	6,1
6	Caballito	75.189	1.656	2,2
7	Flores y Parque Chacabuco	81.483	7.040	8,6
8	Villa Soldati, Villa Riachuelo y Villa Lugano	58.204	6.582	11,3
9	Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda	56.495	2.345	4,2
10	Villa Real, Monte Castro, Versalles, Floresta, Vélez Sarsfield y Villa Luro	61.453	2.149	3,5
11	Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita	71.460	1.444	2,0
12	Coghlan, Saavedra, Villa Urquiza y Villa Pueyrredón	78.547	1.335	1,7
13	Núñez, Belgrano y Colegiales	100.506	1.881	1,9
14	Palermo	102.918	2.423	2,4
15	Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas	72.465	3.105	4,3
TOTAL		1.150.134	68.776	6,0

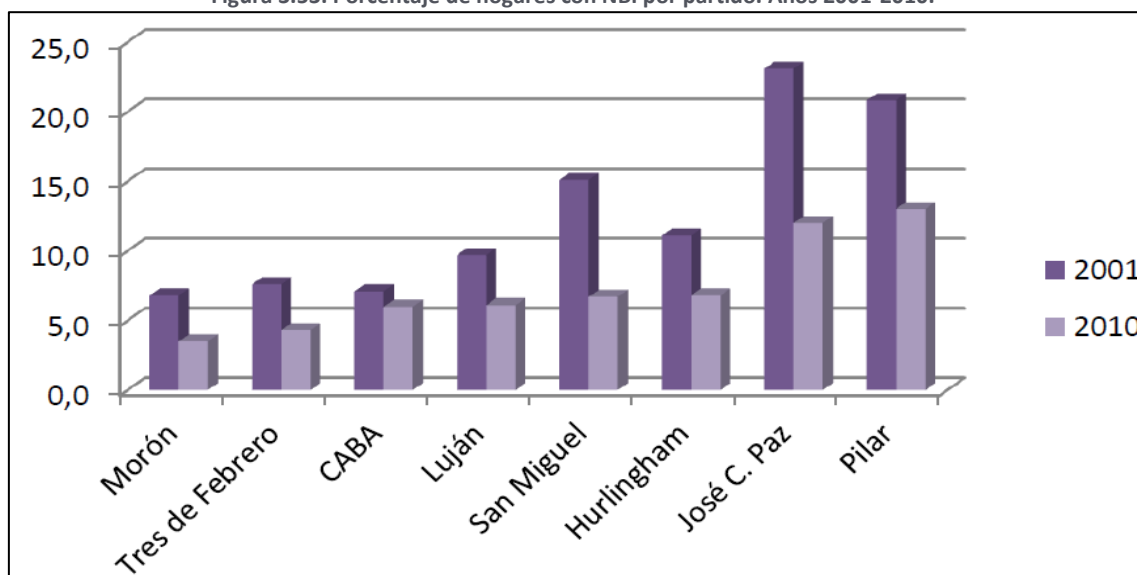
Fuente: DINREP (2014).

Figura 3.52. Porcentaje de hogares con NBI por comuna. Año 2010.



En los partidos de Pilar y José C. Paz se registra una mayor cantidad de hogares con NBI, seguido por el partido de Hurlingham. En el siguiente gráfico se puede ver el porcentaje de hogares con NBI para la CABA y los partidos del conurbano bonaerense que recorre la traza. El mismo compara los años 2001 y 2010.

Figura 3.53. Porcentaje de hogares con NBI por partido. Años 2001-2010.



Fuente: Ministerio de Transporte en base a INDEC (2016).

En relación a esto, debe destacarse que en cercanías de la traza se localizan varios asentamientos informales habitados por población de bajos recursos. Dentro del AID se encuentran diversos asentamientos linderos a la zona de vías, 5 se ubican dentro de la Ciudad de Buenos Aires y 12 en el Conurbano Bonaerense.

El siguiente cuadro caracteriza los asentamientos aledaños a la traza del FCGSM, en relación a la cantidad de familias y acceso a servicios (agua, electricidad y cloacas). Se incluyeron aquellos asentamientos que limitan directamente con la traza ferroviaria. Asimismo, se especifica la extensión lindera a la traza.

Cuadro 3.12. Cantidad de familias, extensión lindera a la traza y acceso a servicios (agua, electricidad y cloacas).

ASENTAMIENTO	N° FAMILIAS	DISTANCIA A ZONA DE VÍAS	EXTENSIÓN LINDERA A LA TRAZA	ACCESO A SERVICIOS		
				Electricidad	Cloacas	Agua
Padre Mugica (Ex Villa 31 y 31 Bis)	13000	20 m	1900 m	Conexión irregular a la red	Red cloacal conectada a la red pluvial	Conexión irregular a la red de agua
Saldías	159	20 m	406 m	Conexión formal a la red con medidor domiciliario con factura	Desagüe a cámara séptica y pozo ciego	Conexión regular a la red de agua pero sin factura

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Sin Nombre	8	20 m	106 m	Conexión formal a la red con medidor domiciliario con factura	Desagüe a intemperie o cuerpo de agua	Conexión irregular a la red de agua
Jorge Newbery	20	15-25 m	63 m	Conexión irregular a la red	Conexión irregular a la red cloacal	Conexión irregular a la red de agua
La Carbonilla	600	<5 m	763 m	Conexión irregular a la red	Conexión formal a la red cloacal	Conexión irregular a la red de agua
Libertad	100	20-25 m	273 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo comunitaria
Hospital	36	35-40m	134 m	Conexión a la red con medidor compartido	Conexión irregular a la red cloacal	Conexión irregular a la red de agua
Plazoleta	50	50 m	85 m	Conexión a la red con medidor compartido	Conexión irregular a la red cloacal	Conexión irregular a la red de agua
Providencia	350	15-20 m	72 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo comunitaria
Sagrada Familia	850	35-40 m	854 m	Conexión irregular a la red	Desagüe a cámara séptica y pozo ciego	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Estación Sol y Verde	45	20 m	199 m	Conexión irregular a la red	Desagüe a cámara séptica y pozo ciego	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Néstor Kirchner	15	<5 m	163 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Sol y Verde II	1100	50 m	375 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Monterrey Sur	450	50 m	845 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Henry Martín y México	40	35 m	100 m	Conexión irregular a la red	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Bomba de agua de pozo domiciliaria
Vicente López	40	15-20 m	139 m	Conexión regular a la red con medidor	Desagüe sólo a pozo negro/ciego u hoyo	Conexión irregular a la red de agua

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

				domiciliario pero sin factura		
Buenos Aires y FFCC San Martín	15	15-20 m	59 m	Conexión irregular a la red	Desagüe a cámara séptica y pozo ciego	Bomba de agua de pozo domiciliaria

Fuente: elaboración propia en base a datos de RENABAP (2022).

A continuación, se detallarán los asentamientos que se presentan a lo largo de la trayectoria del FCGSM desde Retiro hasta Pilar que se localizan a menos de 100 m aproximadamente de la traza.

Figura 3.54. Mapa de los asentamientos ubicados a lo largo de la traza del FCGSM.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de RENABAP e IGN (2022)

Asentamientos Padre Mugica (ex - Villa 31, Villa 31 Bis y Barrio Gral. San Martín)

El asentamiento Padre Mugica, correspondiente a los asentamientos ex-Villa 31 y 31 Bis y Barrio General San Martín, se localiza en la comuna 1 contiguamente a la estación Retiro, a unos 20 metros de las vías del ferrocarril y con un frente de aproximadamente 1900 m hacia la traza y la estación. La Au. Arturo Illia atraviesa las villas, localizadas entre la calle 9 y Padre Carlos Mugica. Según estimaciones actualizadas del RENABAP (2022), el asentamiento en su totalidad cuenta con 13.000

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

familias, distribuidas en 6.000, 5.000 y 2.000 en la ex-Villa 31, ex-Villa 31 bis y el Barrio Gral. San Martín, respectivamente.

Figura 3.55. Asentamiento Padre Mugica.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.24: Asentamiento Padre Mugica.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Saldías

El asentamiento Saldías se encuentra en la comuna 2 y se ubica entre la Au. Arturo Illia y Padre Carlos Mujica contiguamente y a unos 20 metros de las vías del ferrocarril, con

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

un frente de 406 m. Este asentamiento se conforma por 159 familias según las estimaciones del RENABAP (2022).

Figura 3.56. Asentamiento Saldías.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.25: Asentamiento Saldías.

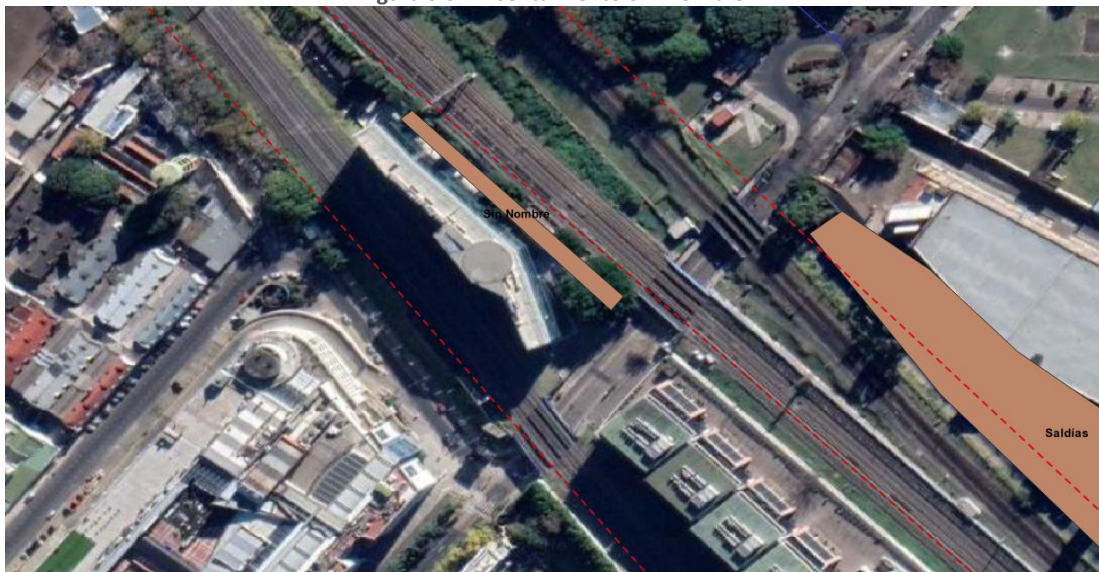


Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Sin Nombre

Este asentamiento se encuentra en la comuna 14 y está compuesto por 8 familias. Se encuentra entre las calles Chonino, Jerónimo Salguero Sol y a unos 20 metros de las vías con un frente hacia la traza de 106 m.

Figura 3.57. Asentamiento Sin Nombre.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.26: Asentamiento Sin Nombre.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Jorge Newbery

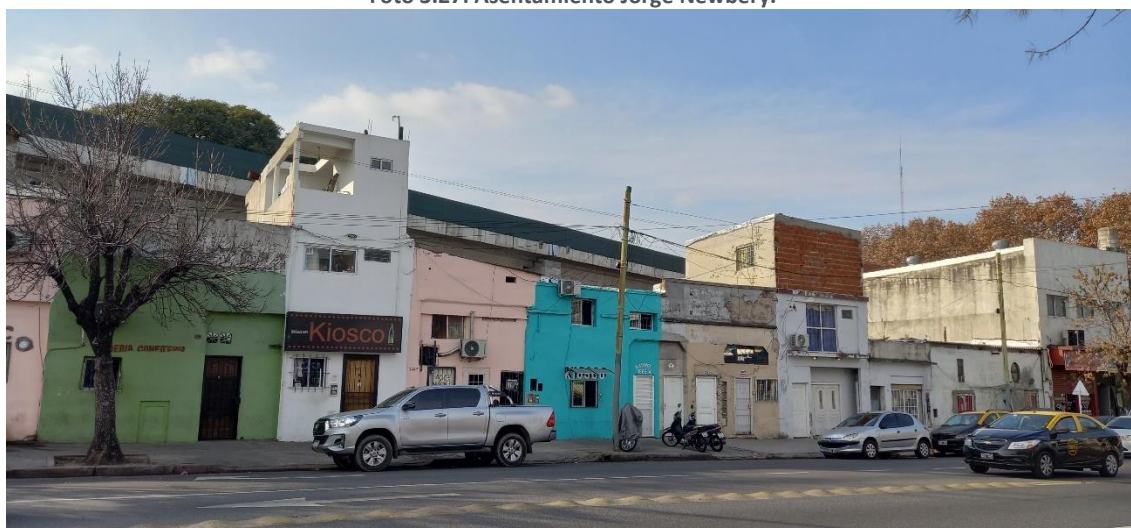
El asentamiento se presenta en la comuna 15 y está conformado por 20 familias con un frente hacia la traza de 63 m aproximadamente. Se localiza entre las vías del ferrocarril (a unos 15-25 metros), y la Av. Warnes, en la intersección con la calle Jorge Newbery, y entre las estaciones La Paternal y Villa del Parque.

Figura 3.58. Asentamiento Jorge Newbery.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.27: Asentamiento Jorge Newbery.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento La Carbonilla

El asentamiento La Carbonilla está ubicado en la comuna 15, se localiza contiguamente a la estación ferroviaria La Paternal con un frente de 763 m, y se estima (RENABAP, 2022) que está conformado por 600 familias. Este asentamiento se localiza muy próximo a las vías del ferrocarril y hay intersecciones en donde los balcones de algunas viviendas se ubican a menos de cinco metros de las vías.

Figura 3.59. Asentamiento La Carbonilla.



Fuente: RENABAP (2022).

A continuación, se presentarán imágenes del sector correspondiente al asentamiento La Carbonilla, donde se detallarán algunos accesos directos a la zona de vías y la utilización de los espacios laterales de la traza.

Foto 3.28. Vista del asentamiento La Carbonilla desde el FCGSM ramal ascendente.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Foto 3.29. Vista del asentamiento La Carbonilla desde el FCGSM ramal ascendente



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.30. Vista del asentamiento La Carbonilla desde el FCGSM ramal ascendente



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.31. Vista del acceso directo a la zona de vías desde el FCGSM ramal ascendente.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.32. Vista del acceso directo a la zona de vías desde el FCGSM ramal ascendente.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Libertad

El asentamiento Libertad se encuentra lindante a las vías ferroviarias, a unos 20-25 metros, y está ubicado dentro del partido de Hurlingham. Se localiza entre las calles Marqués de Avilés y José de Minoguye, entre las estaciones Hurlingham y W. C. Morris, con un frente hacia la traza de 273 m, y está compuesta por 100 familias.

En las cercanías a este asentamiento (desde la calle Marqués de Avilés hasta la Estación William C. Morris) se ubica un cerramiento en la zona de vías, lo que previene

la generación de cruces informales en ese tramo como así también el crecimiento de dicho asentamiento hacía las mismas.

Figura 3.60. Asentamiento Libertad.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.33: Asentamiento Libertad.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Hospital

Este asentamiento se encuentra la localidad de San Miguel y se localiza a unos 35-40 metros de las vías. Se estima está compuesto por unas 36 familias. Específicamente, se encuentra entre las calles Fraga, Leandro N. Alem, Pringles e Intendente Irigoín, con un frente hacia la traza de 134 m.

Figura 3.61. Asentamiento Hospital.



Fuente: RENABAP (2022).

Fotos 3.34. Asentamiento Hospital.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Plazoleta

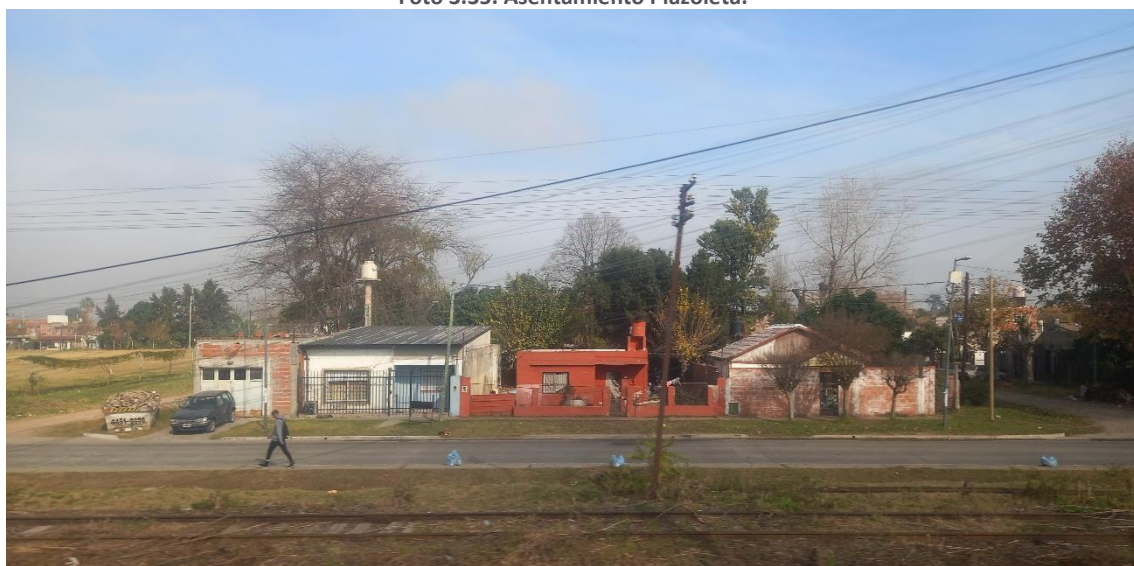
Este asentamiento se encuentra la localidad de San Miguel y está compuesto por 50 familias. Se encuentra entre las calles Fraga, Leandro N. Alem, Avenida Primera Junta y Florencio Sánchez, a unos 50 metros de las vías y tiene un frente hacia la traza de 85 m.

Figura 3.62. Asentamiento Plazoleta.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.35. Asentamiento Plazoleta.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Providencia

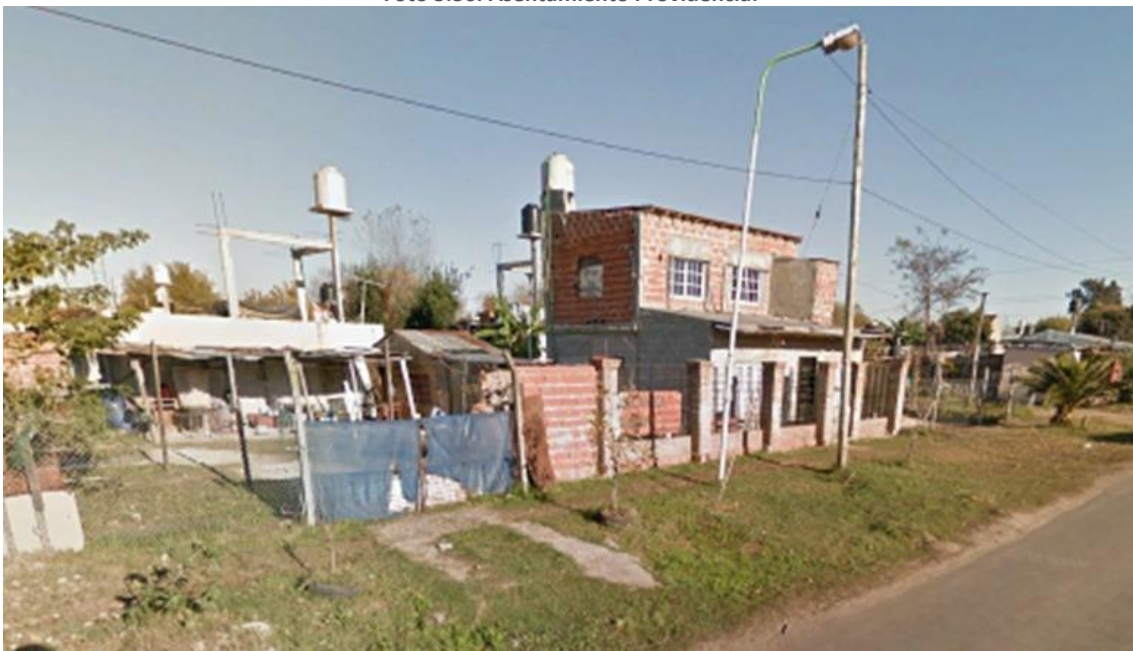
Los asentamientos de Villa Zuviría y Providencia se localizan en el partido de José C. Paz contiguamente a las vías ferroviarias y a unos 15-20 metros de las mismas, entre las estaciones de San Miguel y José C. Paz. Se encuentra entre las calles Fraga, Miguel Cané, Granaderos a Caballo e Intendente Arricau, con un frente hacia la traza de 72 m.

Figura 3.63. Asentamiento Providencia.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.36. Asentamiento Providencia.



Fuente: Street View (2019).

Asentamiento Sagrada Familia

El asentamiento Sagrada Familia se encuentra cercano a la estación Sol y Verde, dentro del partido de José C. Paz y a unos 35-40 metros de las vías. El mismo mantiene 850 familias dentro de un predio con un frente de 854 m hacia la traza del ferrocarril.

En las cercanías a este asentamiento, comenzando en la calle Chacabuco (a unos 900 metros del mismo) comienza un cerramiento en la zona de vías que continua hacia la estación José C. Paz. Este cerramiento previene la generación de nuevos cruces informales en el tramo que abarca, así como el avance del asentamiento sobre la zona ferroviaria.

Figura 3.64. Asentamiento Sagrada Familia.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.37: Asentamiento Sagrada Familia.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Sol y Verde

El asentamiento Sol y Verde se ubica en el partido de José C. Paz lindero a la estación del mismo nombre y a unos 20 metros de las vías. Según los datos del RENABAP (2022) alberga a 45 familias dentro de un predio con un frente de 199 m hacia la traza del ferrocarril.

Figura 3.65. Asentamiento Sol y Verde.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.38: Asentamiento Sol y Verde.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Néstor Kirchner

El asentamiento Néstor Kirchner está localizado en el partido de José C. Paz muy cercano a las vías, a una distancia menor a los cinco metros; se inició en el año 2008 y se conforma de 15 familias. Este pequeño asentamiento se localiza sobre la calle Fray Butler, lindante a las vías del ferrocarril en un frente de 163 m.

Figura 3.66. Asentamiento Néstor Kirchner.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.39: Asentamiento Néstor Kirchner.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamientos Sol y Verde II y Monterrey Sur

Los asentamientos Monterrey Sur y Sol y Verde pertenecen a distintos departamentos. Sol y Verde se conforma de 1100 familias, y se ubica en José C. Paz entre las calles Carmen Puch y las vías con un frente hacia la traza de 375 m. En el caso de Monterrey Sur, este pertenece al partido de Pilar, se conforma de 450 familias y se ubica entre las calles Mendoza, Colombia e Independencia, las cuales son contiguas a las vías y a la estación Pte. Derqui manteniendo un frente hacia la traza de 845 m. Ambos se ubican a unos 50 metros de las vías del ferrocarril.

Figura 3.67. Asentamientos Sol y Verde y Monterrey Sur.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.40. Asentamiento Sol y Verde II.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.41: Asentamiento Monterrey Sur.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamiento Henry Martín y México

El asentamiento Henry Martín y México se localiza próximo a las vías, a unos 35 metros, y tiene un frente de 100 m. Se ubica contiguo a la calle México dentro del partido de Pilar, y da alojamiento a 40 familias.

Figura 3.68. Asentamientos Henry Martín y México.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.42: Asentamiento Henry Martín y México.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Asentamientos Vicente López, Buenos Aires y FFCC San Martín

Estos asentamientos se encuentran aladaños a las vías, a unos 15-20 metros, llegando a la estación Pilar, entre las calles Tierra del Fuego, Uruguay y las vías. El asentamiento Vicente López alberga a 40 familias con un frente de 139 m hacia la traza, mientras que el asentamiento Buenos Aires y FFCC San Martín alberga 15 familias con un frente de 59 m hacia la traza.

Figura 3.69. Asentamiento Vicente López, Buenos Aires y FFCC San Martín.



Fuente: RENABAP (2022).

Foto 3.43. Asentamiento Vicente López.

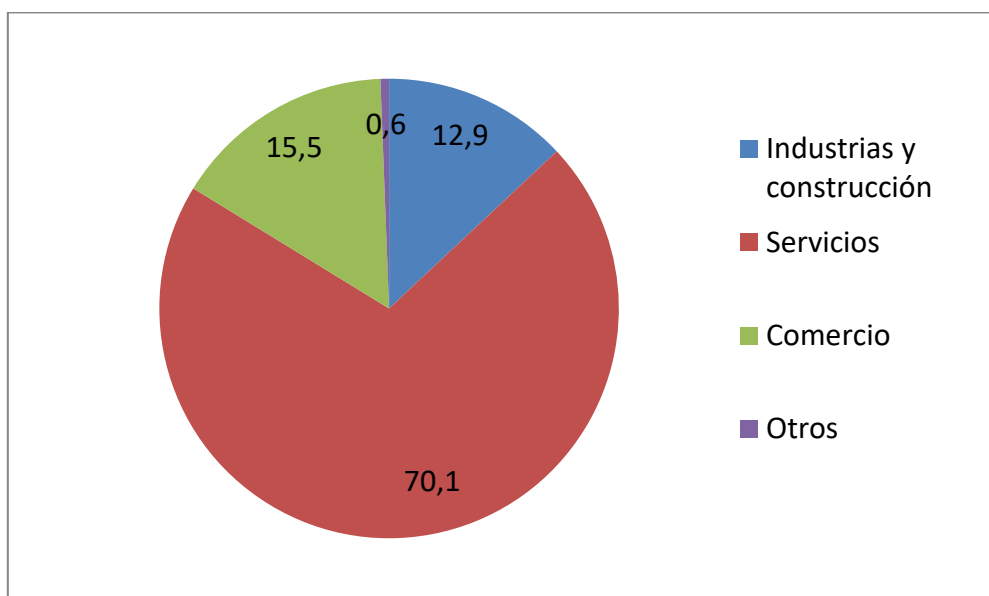


Fuente: Relevamiento de campo (2022).

3.3.4. ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y PRODUCTIVAS

En el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la actividad predominante en cuanto a puestos de trabajo es la rama de servicios presentando una gran diferencia respecto al resto en las cinco comunas en estudio. Luego, le sigue el comercio, ocupando el tercer y cuarto lugar la industria y la construcción, y otros rubros, respectivamente. En el caso de la comuna 11, la industria y la construcción se encuentran en un mayor porcentaje respecto a la actividad comercial.

Figura 3.70. Empleo según rama de actividad. Comuna 1. Año 2010.



Fuente: GCBA (2013).

Según cifras del Gobierno de la Ciudad referentes a la cantidad de locales activos por actividad, dentro de las 5 comunas relevantes al estudio, predomina la actividad comercial, siendo la comuna 1 la que está conformada por un mayor número de locales pertenecientes a este rubro. El segundo lugar corresponde a los servicios, que también poseen un número elevado de locales en comparación con el resto de los rubros (gastronomía, industrial, automotor, otros), los cuales varían en cantidad de acuerdo a la comuna analizada.

En la comuna 14 (Palermo) se encuentra una gran concentración de locales en actividad distribuidos en diversos sectores, entre los cuales puede mencionarse Plaza Serrano que se localiza a 400 m de las vías del FCGSM, en la intersección de las calles Serrano y Honduras. Las avenidas Santa Fe y Córdoba también presentan una aglomeración de locales activos en el entorno de la traza ferroviaria. Entre ellos se destacan los locales comerciales, en los cuales predomina el rubro textil, de prendas y accesorios. En la figura a continuación se detalla la distribución territorial de las actividades y los locales comerciales en la comuna. Por su parte, en las comunas restantes atravesadas por la traza del ferrocarril, no se encuentra una aglomeración de locales en actividad.

Figura 3.71. Distribución de locales por rama de actividad en la comuna 14.

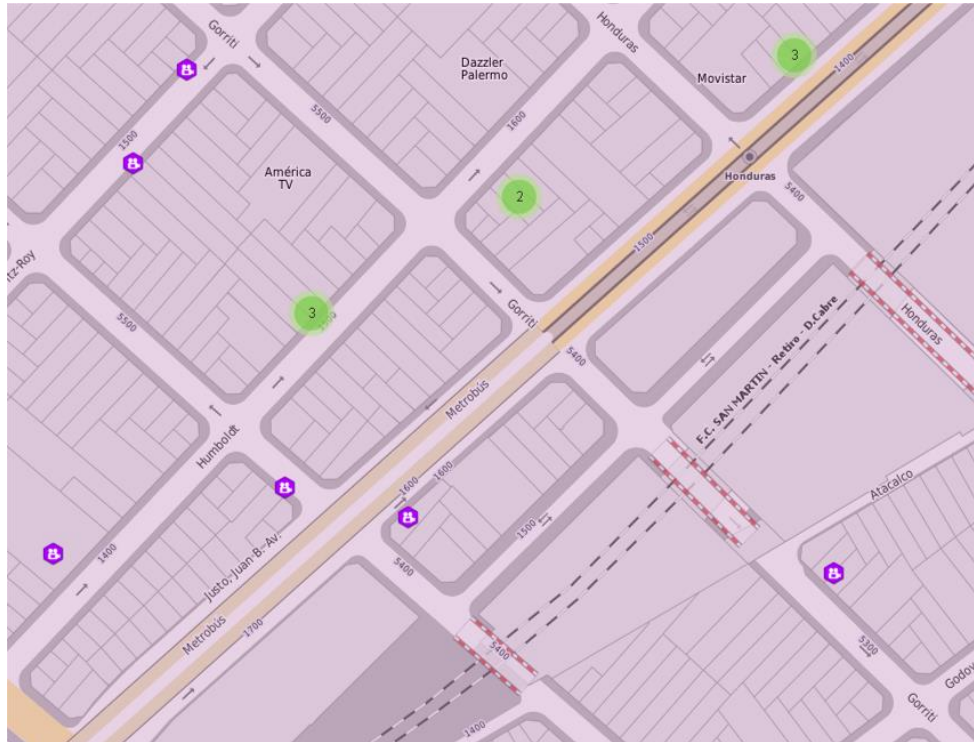


Fuente: GCBA (2011).

A su vez, según datos del GCBA, en el área inmediata a la traza dentro de las comunas 14 y 15, se presenta una concentración de establecimientos correspondientes a actividades del rubro audiovisual, de diseño, de las artes y tecnológico. Sobre la calle Gorriti, a 100 m aproximadamente de las vías y lindante al asentamiento Villa Hollywood, se localiza un local destinado a la publicidad. También, del lado opuesto, se encuentra un establecimiento audiovisual de cine. Asimismo, entre la calle Honduras y Av. Coronel Niceto Vega se concentran algunos locales del rubro audiovisual, los cuales se encuentran cerca del recorrido del ferrocarril.

Figura 3.72. Establecimientos audiovisuales inmediatos a la traza.

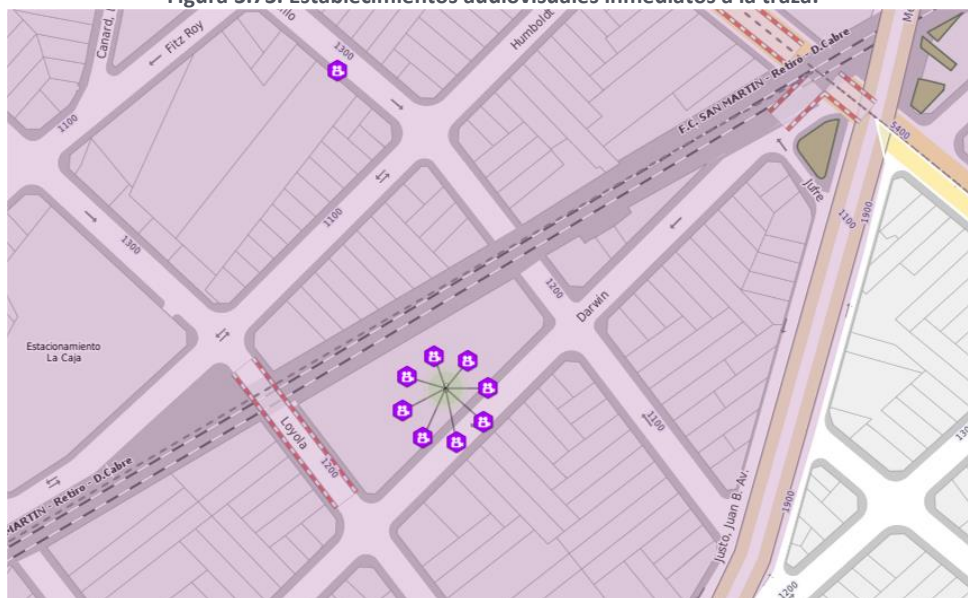
Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar



Fuente: GCBA (2017).

Por otra parte, la manzana comprendida entre las calles Loyola, Castillo, Darwin y las vías ferroviarias, mantiene una gran concentración de actividad audiovisual.

Figura 3.73. Establecimientos audiovisuales inmediatos a la traza.



Fuente: GCBA (2017).

Asimismo, según cifras del anuario estadístico de la Ciudad de Buenos Aires, la actividad referida a los alimentos, bebidas y tabaco cuenta con un valor de producción industrial elevado, y con los años ha demostrado un crecimiento bastante mayor que

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

otros rubros en la CABA. Le sigue el rubro de productos químicos que también muestra un crecimiento exponencial.

Cuadro 3.13. Valores por rama de actividad de Valor Bruto de Producción industrial, personal asalariado, horas trabajadas por personal asalariado, y sueldos y salarios brutos en base a los años entre 1995 y 2015. Ciudad de Buenos Aires.

Rama de actividad e indicadores	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*
Total									
VBP	91,4	84,8	220,1	482,4	628,4	725,2	898,3	1.190,7	1.587,3
Personal asalariado	87,1	91,1	85,6	87,3	89,6	87,2	86,2	84,2	84,8
Horas trabajadas	85,8	97,6	90,6	89,0	91,4	87,0	86,7	77,7	78,8
Sueldos y salarios brutos	92,6	97,3	144,7	424,1	564,2	698,8	883,0	999,6	1.264,2
Alimentos, bebidas y tabaco									
VBP	109,8	73,2	312,0	786,3	1.069,0	1.248,3	1.506,7	2.167,1	2.921,2
Personal asalariado	90,6	94,9	82,3	85,7	90,1	80,8	80,6	79,2	81,6
Horas trabajadas	90,8	77,9	64,9	66,6	70,1	62,9	62,7	57,9	62,1
Sueldos y salarios brutos	102,0	90,4	112,1	379,7	516,4	627,8	832,2	933,8	1.271,6
Textiles y confecciones									
VBP	72,5	81,9	152,0	349,6	441,6	510,0	612,0	659,4	946,4
Personal asalariado	75,4	87,5	80,6	82,1	82,5	77,8	78,2	74,8	76,5
Horas trabajadas	73,7	54,4	49,9	50,1	50,3	43,6	47,6	41,9	43,0
Sueldos y salarios brutos	79,9	89,7	148,5	418,2	529,9	683,1	873,9	1.007,6	1.201,8
Papel e imprenta									
VBP	91,4	110,4	181,6	337,3	398,0	467,6	597,8	796,2	1.133,8
Personal asalariado	80,1	86,5	86,6	89,6	92,9	90,3	87,4	82,6	82,3
Horas trabajadas	79,2	89,7	88,2	83,9	87,6	82,5	79,2	66,5	65,9
Sueldos y salarios brutos	86,6	95,6	140,3	370,2	532,6	640,8	803,0	884,1	1.166,5
Productos químicos									
VBP	91,9	94,4	273,3	697,0	932,3	1.091,0	1.311,3	1.726,8	2.218,6
Personal asalariado	93,0	99,6	104,5	111,2	112,6	114,2	111,6	111,4	110,6
Horas trabajadas	92,5	176,6	183,4	186,7	189,8	189,3	184,5	175,1	171,5
Sueldos y salarios brutos	96,0	116,0	195,9	591,7	743,8	945,9	1.181,0	1.453,3	1.700,0
Productos metálicos, maquinaria y equipos									
VBP	77,5	69,6	130,6	229,3	315,0	329,2	429,3	513,5	711,1
Personal asalariado	92,6	89,8	75,0	74,7	80,2	79,5	76,8	76,3	78,6
Horas trabajadas	92,2	103,0	82,6	80,6	85,4	83,5	81,6	72,2	74,3
Sueldos y salarios brutos	92,2	91,4	122,8	375,6	513,1	596,5	738,0	762,5	985,5
Otras industrias manufactureras									
VBP	69,8	48,8	84,5	155,8	187,5	235,5	306,4	467,6	511,6
Personal asalariado	89,3	80,7	70,0	57,2	53,4	56,7	60,6	59,6	57,7
Horas trabajadas	82,8	78,1	69,4	55,9	51,9	57,6	59,0	51,9	51,5
Sueldos y salarios brutos	88,5	82,5	99,3	244,2	306,4	434,5	548,4	539,6	750,5

Fuente: GCBA (2015).

Tras su remodelación durante 2019, en el marco de este proyecto, la estación terminal de Retiro cuenta con una fachada renovada y una plaza seca en su entrada lateral (ubicada en su lado sur-suroeste). Sobre la Av. Dr. José María Ramos Mejía se observan locales de comida rápida y quioscos a la vez que predominan puestos de venta ambulante.

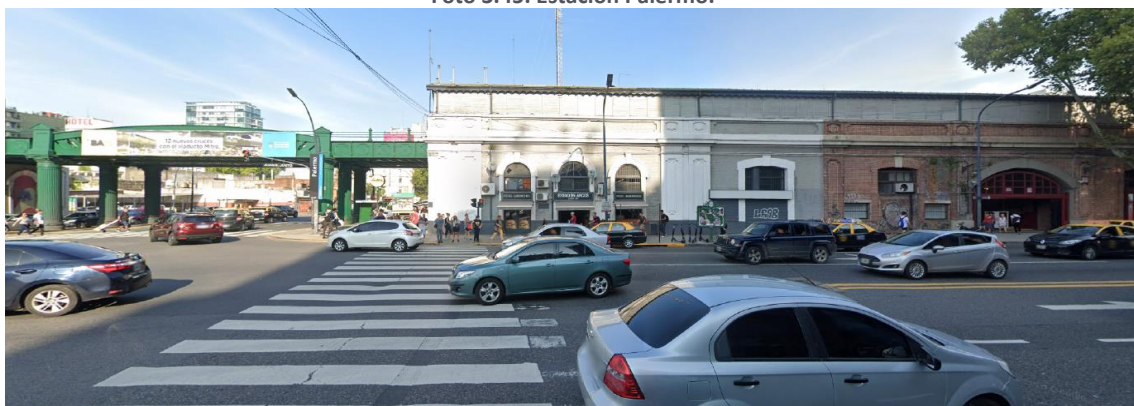
Foto 3.44. Av. Dr. José María Ramos Mejía en la estación Retiro del FCGSM.



Fuente: Relevamiento de campo (2021).

El entorno de la estación Palermo en la comuna 14, presenta un gran movimiento comercial. A lo largo de la Av. Juan B. Justo, y debajo del ferrocarril, se encuentra solamente un restaurante y un quiosco, mientras que del lado opuesto de la avenida se encuentran edificios residenciales y establecimientos comerciales de diversos rubros. Adicionalmente, lindando con el margen sureste de la estación Palermo, se encuentra el paseo comercial “Distrito Arcos”. En oposición, sobre la Av. Santa Fe se observa un mayor movimiento comercial en torno a locales de vestimenta, quioscos y restaurantes. A continuación, se detalla el sector desde la Av. Juan B. Justo.

Foto 3.45. Estación Palermo.



Fuente: Street View (2020).

Según lo analizado por IATASA-ATEC (2016) en su estudio realizado para la construcción del viaducto del FCGSM, el tramo comprendido entre la Av. Santa Fe y Costa Rica, desde su origen fue desarrollado en viaducto, demostrando “...los cruces con la Av. Santa Fe, la calle Paraguay y la calle Soler, un ordenamiento del espacio, que facilita la fluidez del tránsito y disminuye las interferencias generando un mejor uso de los espacios colindantes”.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Fotos 3.46. Av. Santa Fe.



Fuente: Street View (2020).

Fotos 3.47. Calle Paraguay.



Fuente: Street View (2020).

Foto 3.48. Calle Soler.



Fuente: Street View (2021).

Por su parte, con la ejecución del viaducto para el tramo comprendido entre la calle Costa Rica y la Av. Córdoba se habilitaron cruces peatonales y vehiculares en las calles Honduras, Gorriti, Cabrera, y las avenidas Cnel. Niceto Vega y Córdoba, mejorando el tránsito vehicular. Antiguamente la fluidez del tránsito dependía del ritmo de circulación del ferrocarril. Cabe señalar, que particularmente en la Av. Córdoba, antes de la construcción del viaducto, se producían demoras producto del gran flujo de vehículos que circulaban por esa arteria principal, perjudicando a pasajeros y usuarios pasantes.

Fotos 3.49. Calle Honduras.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.50. Calle Gorriti.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.51. Calle Cabrera.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.52. Av. Cnel. Niceto Vega.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Street View (2019).

Foto 3.53. Av. Córdoba.



Fuente: Street View (2019).

Previo a la ejecución del viaducto a partir del cruce de la traza con la Av. Córdoba y hasta la estación de Villa Crespo, se presentaba una trama urbana con insuficiente vinculación a la red vial ya que los cruces se concentran solo en las calles Loyola, Velasco y Av. Corrientes, lo cual imponía fuertes demoras a la circulación. Actualmente con el viaducto terminado se incorporaron cruces vehiculares y peatonales en las calles Castillo, Aguirre, Vera y Villarroel con la consecuente mejora en el tránsito vehicular.

Fotos 3.54. Calle Castillo.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.55. Calle Loyola.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



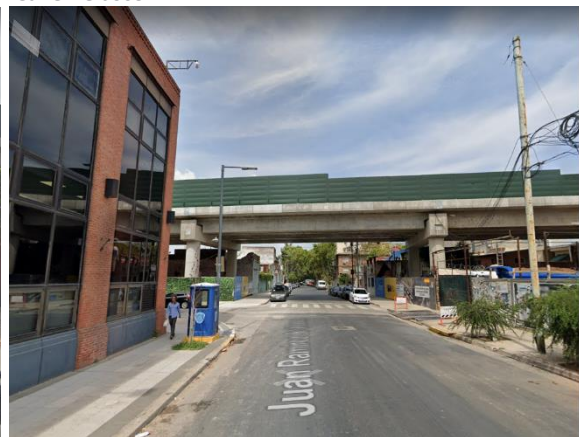
Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.56. Calle Aguirre.



Fuente: Street View (2020).

Fotos 3.57. Calle Velasco.



Fuente: Street View (2020).

Fotos 3.58. Calle Vera.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.59. Calle Villarroel.



Fuente: Street View (2019).

Foto 3.60. Av. Corrientes.



Fuente: Street View (2020).

En este sector la traza ferroviaria, cercana a la estación Villa Crespo, se enmarca en un entorno predominantemente residencial, en propiedad horizontal o de baja altura. Excepto en la zona comprendida entre las calles Castillo y Vera donde se localizan predios de grandes dimensiones dedicados a actividades comerciales (compañía de seguros, estacionamientos, etc.) y un complejo deportivo.

Foto 3.61. Compañía de seguros La Caja sobre la intersección de las calles Humboldt y Juan Ramírez de Velasco.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

Por su parte, la estación de Villa Crespo presenta una zona aledaña conformada por quioscos, uno de los accesos al Movistar Arena y las instalaciones del Club Deportivo Atlanta, insertos en una matriz de características predominantemente residenciales, con pocos edificios en altura, predominando la propiedad horizontal o de pocos pisos.

Fotos 3.62. Vista de comercios sobre la Av. Corrientes lindante a la estación Villa Crespo



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

Previo a la construcción del viaducto en el entorno de la estación Villa Crespo, excepto en el cruce con la Av. Corrientes, no existía otra calle que provea comunicación vial a ambos lados de la traza ferroviaria hasta la calle Girardot, en inmediaciones del Cementerio de la Chacarita, provocando una fuerte disrupción de la trama barrial. Con la ejecución del viaducto ferroviario entre las estaciones Retiro y La Paternal, esta situación fue subsanada al abrirse los cruces sobre las calles Iturrí, Leivas, Caldas, Concepción Arenal y Montenegro. Por otra parte, al eliminarse las barreras en los cruces de las avenidas Jorge Newbery, Garmendia y Warnes se mejoró la circulación del tránsito vehicular.

Fotos 3.63. Calle Iturrí.



Fuente: Street View (2019).

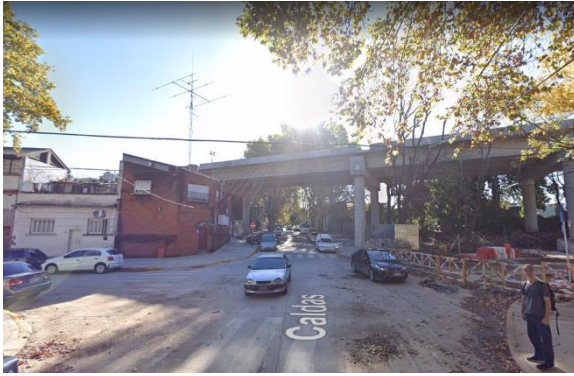
Fotos 3.64. Calle Leiva.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.65. Calle Caldas.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.66. Calle Girardot.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.67. Calle Concepción Arenal.



Fuente: Street View izquierda (2019) y derecha (2020).

Fotos 3.68. Calle Montenegro.



Fuente: Street View (2019).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Fotos 3.69. Calle Santos Dumont.



Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.70. Av. Jorge Newbery.



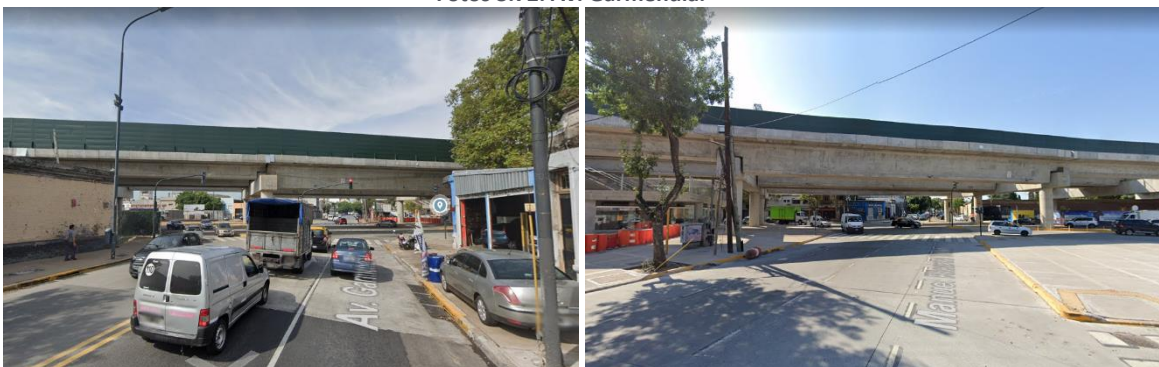
Fuente: Street View (2019).

Fotos 3.71. Av. Warnes.



Fuente: Street View (2020).

Fotos 3.72. Av. Garmendia.



Fuente: Street View (2020).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

En el sector comprendido entre las avenidas Jorge Newbery y Garmendia que marca la llegada a la estación La Paternal, la traza corre paralela al paredón del Cementerio de Chacarita.

Fotos 3.73. Vista del viaducto elevado, lindero al Cementerio de Chacarita sobre Av. Warnes.



Fuente: Street View (2020).

Foto 3.74. Av. Warnes al norte de la estación La Paternal.



Fuente: Street View (2020).

En el caso de la estación La Paternal, el lado norte se corresponde con pocos pero grandes establecimientos destinados como depósito, entre otras cosas (IATASA-ATEC, 2016). En su lado sur, tanto la estación como la traza lindan con depósitos y el asentamiento La Carbonilla.

En la estación Villa del Parque del lado norte se destacan locales de venta de frutas y verduras y un pequeño supermercado, entre locales comerciales de distintos rubros. En su lado sur se destaca el Del Parque Shopping que actualmente se encuentra cerrado.

Foto 3.75. Estación Villa del Parque, lado norte hacia calle Cuenca.



Fuente: Street View (2019).

Por su parte, en la estación Devoto se localiza en sentido sur, un amplio local, antiguamente correspondiente a un restaurante, hoy una verdulería-frutería. En sentido norte se halla una plaza circundada por locales comerciales de diversos rubros, principalmente gastronómicos.

Foto 3.76. Estación Devoto.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

En el caso del conurbano bonaerense, el cuadro presentado a continuación, detalla la tasa de actividad y empleo, como también la tasa de desocupación en los partidos lindantes a la traza del FCGSM. La primera corresponde a la participación poblacional en el mercado de trabajo, la segunda a la incidencia del empleo en personas de 14 años o más, y la última al nivel de desocupación en la población económicamente activa.

Pilar mantenía en el 2010 la mayor tasa de actividad y empleo, junto con una desocupación media. Por su parte, San Miguel también preservaba una alta tasa de

actividad y empleo respecto al resto de los partidos en estudio, acompañado por un nivel de desocupación media. La menor actividad corresponde al partido de Morón, pero el nivel inferior de empleo y la mayor desocupación corresponden a José C. Paz.

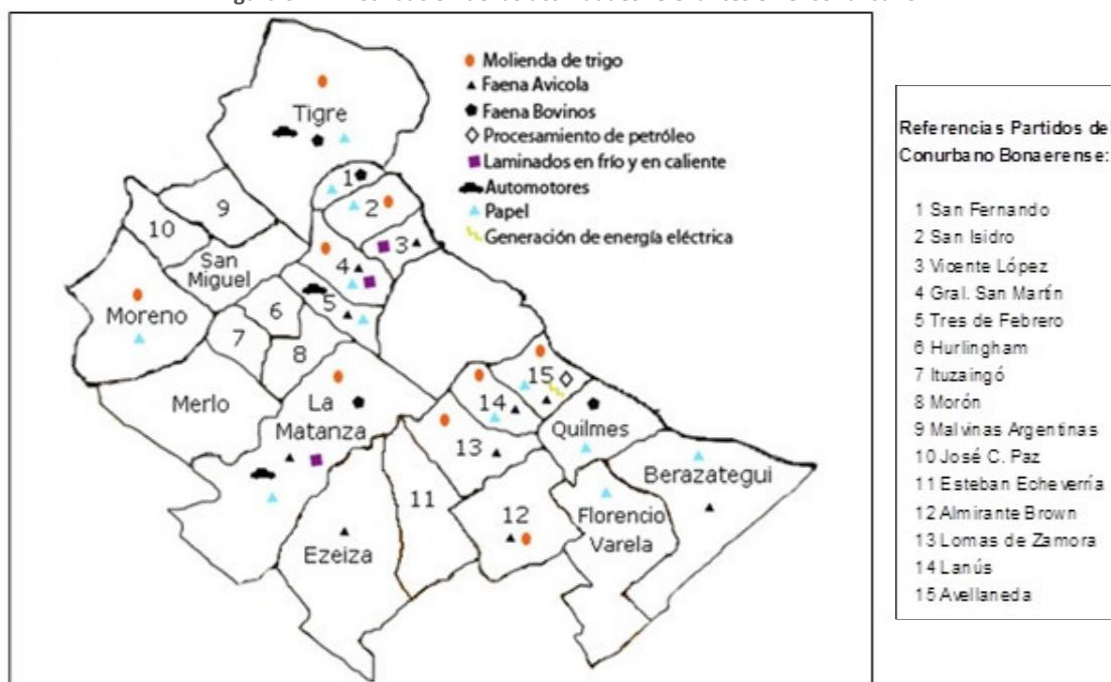
Cuadro 3.14. Tasa de actividad, empleo y desocupación por partido. Año 2010.

PARTIDO	TASA DE ACTIVIDAD	TASA DE EMPLEO	TASA DE DESOCUPACIÓN
Tres de Febrero	68,7	64,9	5,5
Morón	68,2	64,1	6,0
Hurlingham	69,3	64,8	6,5
San Miguel	70,1	66,0	6,0
José C. Paz	68,3	63,5	7,1
Pilar	72,2	68,0	5,8

Fuente: elaboración propia en base al Observatorio del Conurbano Bonaerense (2010).

Según indica el Ministerio de Economía, en el período 1998-2013 el departamento de Tres de Febrero presentaba actividades productivas consideradas como relevantes (dentro de los principales departamentos productores), tales como las relacionadas al automotor, el papel y la faena avícola.

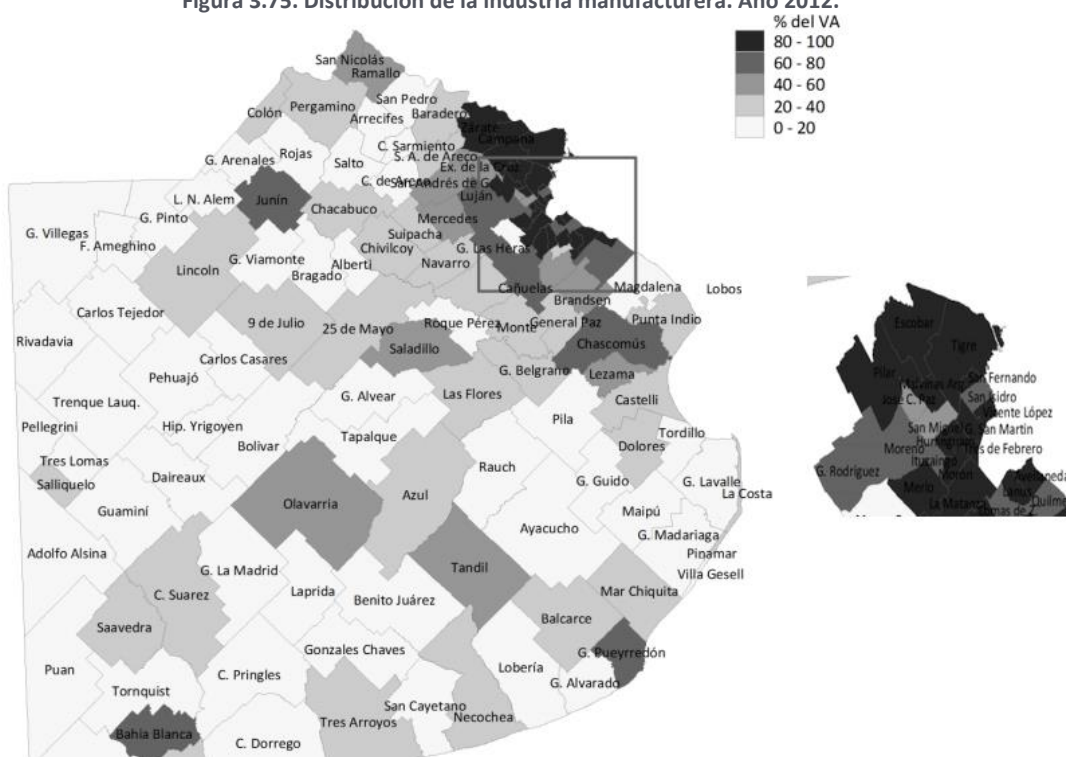
Figura 3.74. Distribución de las actividades relevantes en el conurbano.



Fuente: DINREP (s/f).

Asimismo, en el sector conurbano en estudio predomina una actividad industrial manufacturera como se detalla en la siguiente figura.

Figura 3.75. Distribución de la industria manufacturera. Año 2012.



Fuente: Aramburú, J. Q. y Cadelli, E. (2012).

A continuación, se describirán las actividades predominantes en el entorno de las estaciones del FCGSM localizadas en el conurbano.

En el lado sur de la estación Sáenz Peña se encuentra un gran predio donde se instala “Calera Sáenz Peña” que vende materiales para la construcción y contiguo a éste un centro de distribución “Cementos Avellaneda”. Del lado oeste lindante a Calera Sáenz Peña se presentan unas canchas de fútbol. Cabe destacar frente al lado norte de la estación hay dos plazas: Sáenz Peña y Paseo de la Amistad las cuales cuentan con juegos para niños, presentando la primera un predio mayor y también algunos monumentos. Asimismo, en los alrededores del cruce entre Av. América y la calle Florentino Ameghino se halla un conjunto de locales comerciales de rubros diversos entre los que pueden resaltarse el gastronómico, bancario y supermercadista.

Foto 3.77. Centro de distribución Cementos Avellaneda al sur de la estación Sáenz Peña.



Fuente: Street View (2017).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

En el caso de la estación de Santos Lugares, sobre la Av. La Plata se observa una fuerte presencia de locales comerciales y de venta de productos específicos. Del lado sur de la estación se localiza un predio de gran extensión denominado Playa Alianza el cual forma parte del Plan Integral de Mejoras del FCGSM.

Foto 3.78. Vista de la Playa Alianza en las proximidades de la estación Santos Lugares.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.79. Continuación de la vista de la Playa Alianza en el sector próximo a la estación Santos Lugares.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Por su parte, en el entorno de la estación Caseros, sobre la calle Valentín Gómez, se asientan algunos locales comerciales de diversos rubros donde predominan la venta de alimentos, tales como quioscos y locales de comida rápida, entre otros. Sin embargo, cabe destacar la instalación de la Universidad Nacional Tres de Febrero (UNTREF), la Secretaría de deportes, cultura y educación de la Municipalidad, y el Museo de Artes

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Visuales (MUNTREF) de la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Asimismo, del lado norte de la estación se localiza un gran predio donde se asientan las instalaciones de la Municipalidad del partido, con un estacionamiento en el área inmediata a la estación. Contiguo a la Municipalidad, se presenta el supermercado Easy el cual ocupa una gran superficie.

Foto 3.80. Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF) en el área próxima a la estación Caseros.



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

Foto 3.81. Municipalidad de Tres de Febrero en el área inmediata a la estación Caseros.



Fuente: Street View (2020).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Sobre la calle Utacumbu, frente de la estación El Palomar, se observa una fuerte presencia del sector de servicios privados ya que se localizan allí tres bancos, una escribanía, un locutorio, entre otros. No obstante, el sector comercial también ofrece una gran presencia de locales de venta de productos alimenticios tales como quioscos, fiambrería y un supermercado sobre la calle Misiones. Lindante a la estación en esta calle, se presenta un sector para el estacionamiento de automóviles y una plaza. Por otro lado, en el frente norte de la estación predomina un uso residencial donde se observa una especial presencia de automóviles estacionados, a la vez que algunos sectores de uso recreativo tales como un gimnasio, un natatorio y unas canchas de fútbol contiguo a las vías.

Por su parte, sobre la calle Tte. Gral. Pablo Ricchieri entre Arturo Jauretche y Crucero Gral. Belgrano, al noreste de la estación Hurlingham, se encuentran unos pocos locales de diversos rubros, entre los cuales se destacan una carnicería y un local de indumentaria. En sentido sureste predomina un uso residencial entre las mencionadas calles Arturo Jauretche y Crucero Gral. Belgrano. La calle Arturo Jauretche presenta, a ambos lados de la vía y a lo largo de varias cuadras, una amplia diversidad de locales comerciales de diversos rubros pudiendo resaltarse el textil y el bancario (Banco COMAFI, Banco Galicia).

Foto 3.82. Banco ubicado sobre calle Arturo Jauretche en las inmediaciones de la estación Hurlingham.



Fuente: Street View (2019).

En la estación W. C. Morris, sobre un sector de la calle Andrés Arguibel, entre las calles Planes y Gral. Conrado Villegas, se presenta mayormente viviendas junto con locales comerciales de diversos rubros principalmente alimenticios tales como una carnicería y una frutería. Sobre la cercana calle Gral. Conrado Villegas se observa una mayor densidad y diversidad de comercios pequeños.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

A su vez, se observó la presencia de un tendido de alta tensión que cruza la traza de las vías del ferrocarril a una altura de 8,50 metros del nivel del suelo entre las estaciones de W. C. Morris y Bella Vista, a 50 metros del puente que cruza el río Reconquista. Al analizar los lugares cercanos a dicho punto de intersección, se indican las distancias a zonas residenciales, industriales y espacios de uso comunitario. La zona residencial más cercana se encuentra a 500 metros de distancia, la zona industrial a 270 metros y la Reserva Natural Urbana El Corredor a 70 metros.

Foto 3.83. Entorno de la estación William Morris en sentido sur.



Fuente: Street View (2019).

Al norte de la estación Bella Vista, sobre la calle Tte. Gral. Ricchieri, se presentan varios locales donde predomina la venta de productos alimenticios con la presencia de locales del rubro gastronómico, una farmacia y un mercado. Cabe resaltar que la actividad comercial se prolonga en torno a la mencionada calle. Al sur de la estación se observa un uso mayormente residencial, y al este de la estación, lindando con la traza en sentido noreste, se encuentra la planta de Dunlop Argentina S.A. cuyo acceso se encuentra sobre la calle Chubut.

Foto 3.84. Calle Tte. Gral. Ricchieri en la estación Bella Vista.

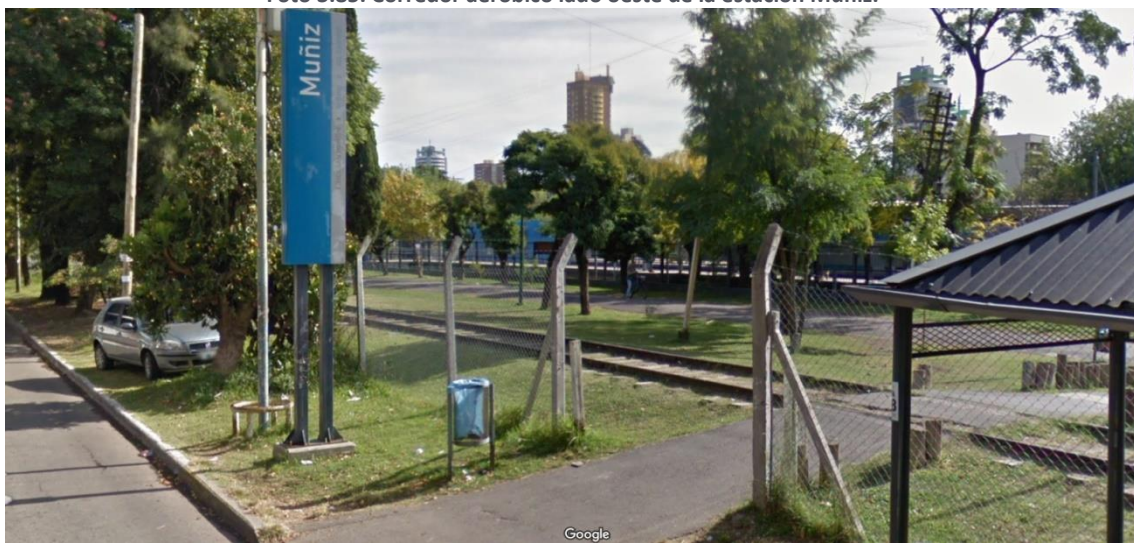


Fuente: Street View (2019).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Sobre el lado este de la estación Muñiz, se presenta la cancha de fútbol del Club Social, Cultural y Deportivo Juventud Unida, y lindante al mismo un sector con juegos para niños. Asimismo, adyacente a dicho sector, se encuentra la plazoleta Dr. F. Muñiz, la cual es parte de una pista de manejo operada por la Municipalidad de San Miguel. Del lado opuesto, se presenta el corredor aeróbico municipal el cual se extiende lateralmente a la estación. Hacia el sur se ubica el Centro de Jubilados y Pensionados Amigos de Muñiz y el Parque Infantil de la Integración “Dra. Elizabeth Calvo de Suzuki”.

Foto 3.85. Corredor aeróbico lado oeste de la estación Muñiz.



Fuente: Street View (2019).

Por su parte, en el entorno de la estación San Miguel sobre la calle Leandro L. Alem predominan los locales comerciales de venta de accesorios y alimentos. Cabe destacar una galería comercial entre ellos. En las adyacentes de la estación, cruzando la traza, se encuentra la Av. Dr. Ricardo Balbín, en la que se pueden observar diversos locales comerciales.

Entre las estaciones San Miguel y José C. Paz se encuentra un predio ocupado. Asimismo, entre ambas estaciones, cercano al cruce de la traza con la calle Pueyrredón, se halla la Universidad de José C. Paz y el Instituto Tecnológico Municipal.

Foto 3.86. Vista del espacio lindante a la traza del FC entre San Miguel y José C. Paz desde el recorrido ascendente.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

En la estación José C. Paz, se destaca la calle Zuviría, en la cual los primeros 100 m aproximadamente desde la Av. Pres. Hipólito Yrigoyen, se presenta como una calle peatonal, predominando la venta de productos alimenticios. De igual forma, más adelante se asientan grandes locales del mismo rubro y también de vestimenta. Por su parte, la Av. Yrigoyen, hacia ambos lados de la traza, presenta locales de diversos rubros entre los que pueden mencionarse la venta de electrodomésticos. Cabe resaltar que la mencionada avenida cuenta con un paso bajo nivel.

Foto 3.87. Estación José C. Paz.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.88. Calle Zuviría en la estación José C. Paz.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Street View (2017).

El entorno del lado norte, sobre la calle Fray Butler, de la estación Sol y Verde presenta dos grandes locales, uno corresponde a un supermercado y el otro a una ferretería. Asimismo, cabe destacar la presencia de una feria en el área próxima a la estación contigua a la traza del FCGSM.

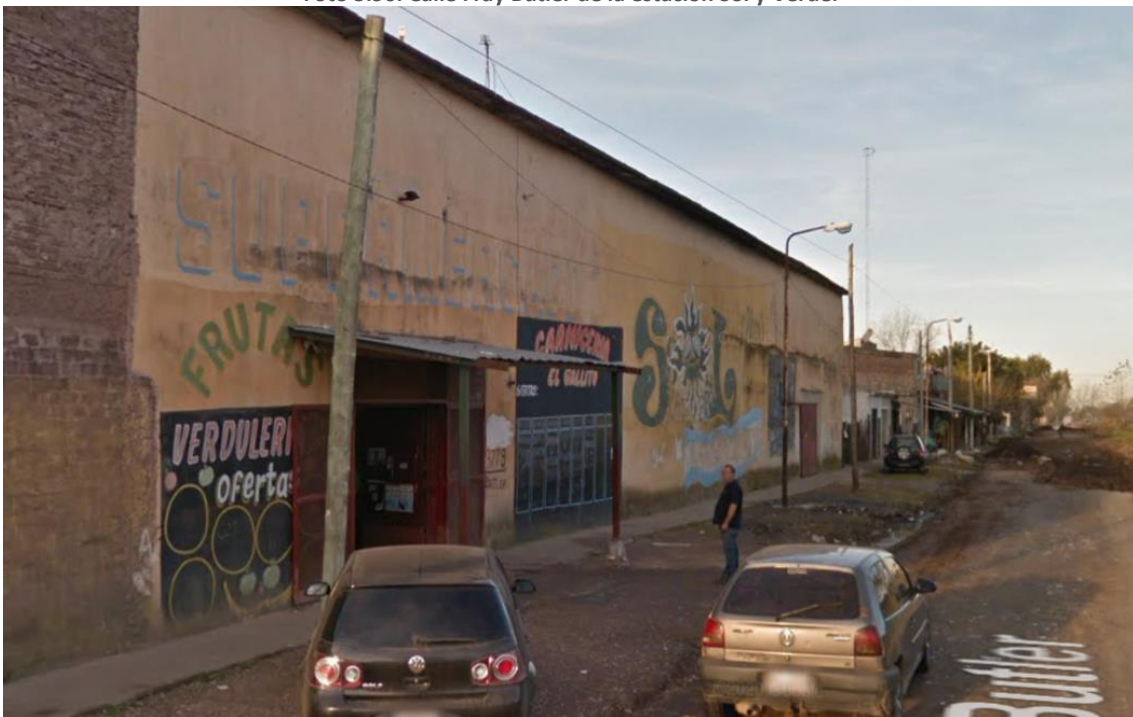
Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Foto 3.89. Vista del área próxima a la estación Sol y Verde desde el FCGSM ramal ascendente.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.90. Calle Fray Butler de la estación Sol y Verde.



Fuente: Street View (2019).

En la estación Presidente Derqui se observan varios vendedores ambulantes, particularmente en la plaza a la salida de la estación y locales de diversos rubros en

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

torno a la calle Eva Perón. Sobre dicha calle se encuentran tres refugios para paradas de colectivos. Entre ellos se observan algunas confiterías, quioscos y venta de productos específicos. Al norte y noreste se encuentran la Asociación Civil Antonio Toro y el Club Social y Deportivo Monterrey, respectivamente.

Foto 3.91. Vendedores ambulantes en la estación Pte. Derqui.



Fuente: Street View (2019).

En el entorno sur de la estación Villa Astolfi se presentan pocos locales tales como una carnicería, una panadería, una verdulería y un quiosco, entre otros. En cambio, del lado norte, se presenta un gran predio ocupado por un Barrio Cerrado.

Foto 3.92. Entorno al sur de la estación Villa Astolfi.



Fuente: Street View (2021).

A su vez, a 800 metros de la estación Villa Astolfi se observó la presencia de otro tendido de alta tensión que cruza la traza de las vías del ferrocarril. Al analizar los lugares cercanos a dicho punto de intersección, se identifica que la zona residencial más cercana se encuentra a 100 metros de distancia.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Por último, el entorno de la estación Pilar presenta un movimiento urbano significativo ya que del lado norte se instala el playón de la línea de colectivos 510 y una dársena donde se localizan múltiples paradas de colectivos. Asimismo, del lado sur predominan las casas bajas. Sin embargo, cabe destacar el Centro Recreativo del Pilar de Unión Ferroviaria el cual cuenta con un predio donde se instala una pileta, canchas de fútbol, entre otros. Este establecimiento se ubica lindero a la traza ferroviaria, y cuenta con un paso a nivel sobre las vías del FCGSM controlado por barreras.

Foto 3.93. Vista de la estación Pilar desde el puente frente al mismo.



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

Foto 3.94. Trazo del FC contiguo al Predio Recreativo de Unión Ferroviaria.



Fuente: Street View (2019).

Foto 3.95. Dársena de colectivo sobre la calle Nazarre.



Fuente: Street View (2019).

3.3.5. ASPECTOS SOCIOCULTURALES Y USOS DEL SUELO

En referencia a los usos del suelo predominantes, en el área de influencia del proyecto, de acuerdo a los datos provistos por el GCBA (2013) en su Código de Planeamiento Urbano, la comuna 1 presenta una superficie principalmente dominada por tierras ferroviarias (21,3% del total), destacándose como un área central para la comunicación vial de la Ciudad y el Gran Buenos Aires. También son relevantes el Puerto que cuenta con un 14,5% del terreno y la Reserva Ecológica que ocupa un 6,3%. A su vez, en esta comuna predominan las actividades terciarias a escala regional, urbana y nacional, y en cuanto a la zonificación de distritos, éstos conforman un 19,4% del total del terreno y se constituyen por C1, C2, C3I, C3II, C3I2. Asimismo, se presentan en el sector distritos de urbanizaciones determinadas los cuales ocupan el 3,2% en el cual se encuentra la Villa 31, entre otros.

Figura 3.76. Código de Planeamiento Urbano de la comuna 1.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: GCBA (2013).

La traza del FCGSM atraviesa el distrito UF que corresponde a Urbanización Futura, ya que es terreno público destinado al uso ferroviario.

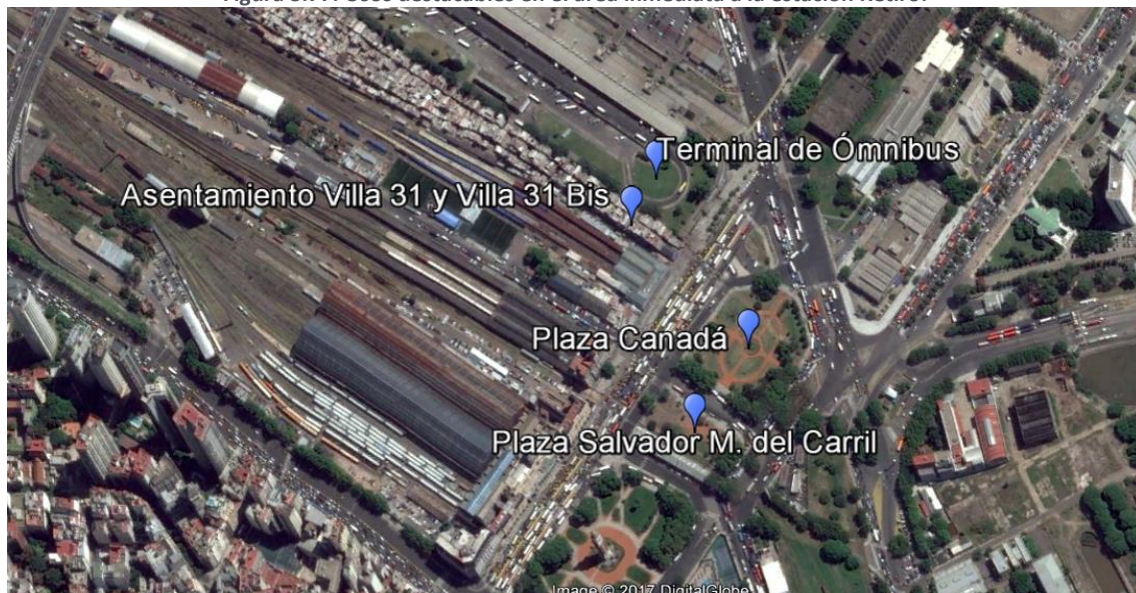
En el entorno de la estación terminal de Retiro predomina el uso de servicios, existiendo comercios de comida rápida y venta ambulante. Debido a su cercanía a las terminales de otras líneas ferroviarias y a la gran cantidad de paradas de colectivo en

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

sus alrededores, se constituye como un nodo fundamental de la movilidad mediante transporte público en la ciudad.

Por otra parte, el frente norte de la estación corresponde a un uso residencial por la presencia del asentamiento Villa 31 y Villa 31 Bis. Asimismo, cabe destacar un gran predio perteneciente a la Estación Terminal de Ómnibus que dispone de transporte terrestre para diversos puntos del país, en sentido noreste sobre la Av. Dr. José María Ramos Mejía, a 60 m aprox. de la estación. Hacia el sur se presenta un uso recreativo ya que a 60 m aprox. se encuentra la plaza Canadá y contigua esta la plaza Salvador M. del Carril.

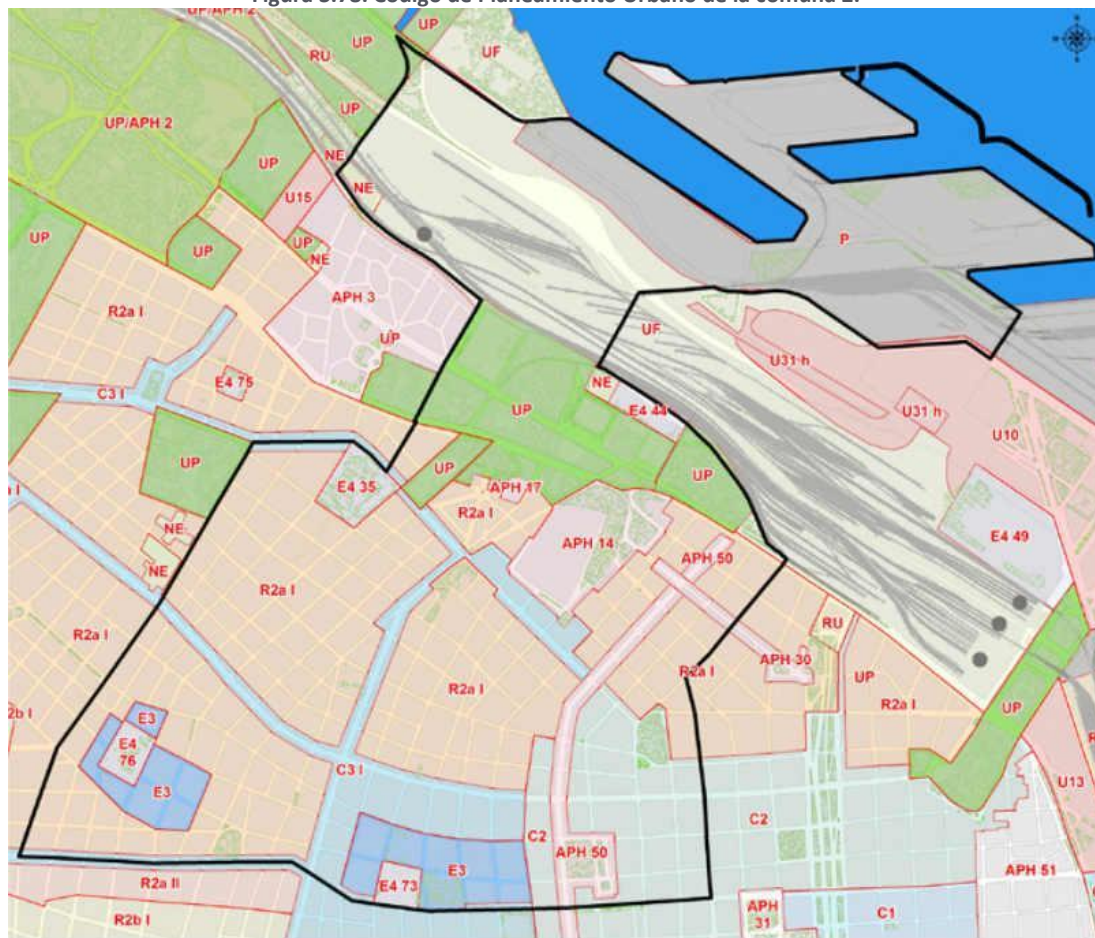
Figura 3.77. Usos destacables en el área inmediata a la estación Retiro.



Fuente: Google Earth (2017).

En la comuna 2, de acuerdo a datos del año 2013 el principal uso del suelo en el área está conformado por el distrito R2a1 en un 23,4% el cual reconoce un uso residencial. Otro distrito relevante es el C31 que ocupa un 20,1% y concentra sectores en donde se localizan actividades administrativas, comerciales, financieras e institucionales. Luego se encuentra el distrito UF (14,9%) en referencia a los ferrocarriles, y el UP (Urbanización Parque 9,8%) en referencia a los espacios verdes, entre otros.

Figura 3.78. Código de Planeamiento Urbano de la comuna 2.



Fuente: GCBA (2014).

De la misma forma que en la comuna 1, la traza del FCGSM atraviesa el distrito UF, por ser un terreno público destinado al uso ferroviario.

A una distancia de 200 m aprox. hacia el sur se encuentra el distrito UP, el cual permite el uso de espacios verdes. Este sector es referido como el “pulmón verde del entorno” según el GCBA. Hacia el lado opuesto, el sector norte, se localiza el asentamiento Saldías.

Por su parte, la comuna 14 cuenta con una especial importancia en referencia a la distribución del distrito UP (22,21%) que indica las áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público. Asimismo, gran parte de la superficie se considera como distrito APH (Área de Protección Histórica) por diversos valores que lo convierte en áreas de preservación. En el sector sur de la comuna predomina el distrito R2bI en un 9,46% el cual indica una actividad residencial de baja densidad.

Figura 3.79. Código de Planeamiento Urbano de la comuna 14.



Fuente: GCBA (2011).

La traza del FC circula por el distrito UF al ingresar en la comuna y hasta la Av. Santa Fe, pero a su vez linda con los distritos clasificados como UP y APH hasta llegar a la Av. Del Libertador. Esta área es de importancia significativa ya que abarca gran parte de la superficie de la comuna, y no solo es un espacio verde, sino que su valor lo designa como un sitio referente a la cultura.

Al pasar la Av. Del Libertador, del lado oeste se encuentra el distrito UP, y del lado este el distrito R2a1 (uso residencial de alta densidad) y casi 50 m aprox. de C3I (donde se permite la localización de equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala local) al llegar a la Av. Santa Fe.

Luego de traspasar la Av. Santa Fe hasta llegar a la Av. Córdoba, la traza atraviesa los distritos de equipamiento E3 1,5 (Equipamiento local), el cual permite usos de servicio de las áreas residenciales próximas, y el distrito U el cual refiere a las Urbanizaciones Determinadas (zona con finalidad de preservar sectores urbanos de características diferenciales) donde se localiza el asentamiento Villa Hollywood; del lado oeste se localiza el distrito E3.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

En la comuna 14 cabe destacar el Parque Tres de Febrero (conocido popularmente como Bosques de Palermo) que abarca gran parte del norte de la comuna. Dentro del Parque se encuentra el Planetario Galileo Galilei (a 200 m aprox. de la traza) y el Paseo El Rosedal, entre otros espacios relevantes.

En el entorno de la estación Palermo predomina el uso comercial integrado con un uso residencial, caracterizado por un gran movimiento de personas vinculadas al transporte público y particular, ya que se localiza entre dos avenidas muy concurridas como lo son la Av. Santa Fe y la Av. Juan B. Justo. El distrito E3 abarca la zona donde se localiza la estación, por lo cual se establece un equipamiento de servicio. Las edificaciones tienen alturas variables, pero tienden a ser más altas que bajas.

Fotos 3.96. Locales comerciales y entrada a la estación Palermo sobre la Av. Santa Fe.



Fuente: Street View (2022).

Cerca de la traza del FC en el sector norte de la comuna existen diversos establecimientos tales como el polideportivo Parque Manuel Belgrano a 150 m aprox., y el Instituto Universitario de la Policía Federal (IUPFA) a 50 m. En el área donde se separan las direcciones del FC Mitre y el FCGSM, contiguamente a la traza del FCGSM se encuentran a menos de 100 m el Tenis Club Argentino, el Museo de Artes Plásticas Eduardo Sívori, el Club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires, el Club GEBA, y principalmente los “Bosques de Palermo”. En sentido hacia el sur de la comuna se encuentra el Sanatorio de la Trinidad y el Museo de Patricios de Buenos Aires (Regimiento de Infantería N°1).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Entre las avenidas Santa Fe y Córdoba se encuentra lindante a la traza del FC el Sanatorio Los Arcos, dos estaciones de servicio Shell y una estación YPF, un Centro Cultural de la Ciencia, adyacente al Parque De Las Ciencias, y el Club Social y Deportivo Estrella de Maldonado. En el sector oriental de la traza, entre las calles Soler y José Antonio Cabrera, predomina un uso industrial y comercial.

Foto 3.97. Parques De Las Ciencias al sur de la estación Palermo.



Fuente: Sitio web Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Figura 3.80. Establecimientos cercanos a la traza del FC en el sector norte en la comuna 14.



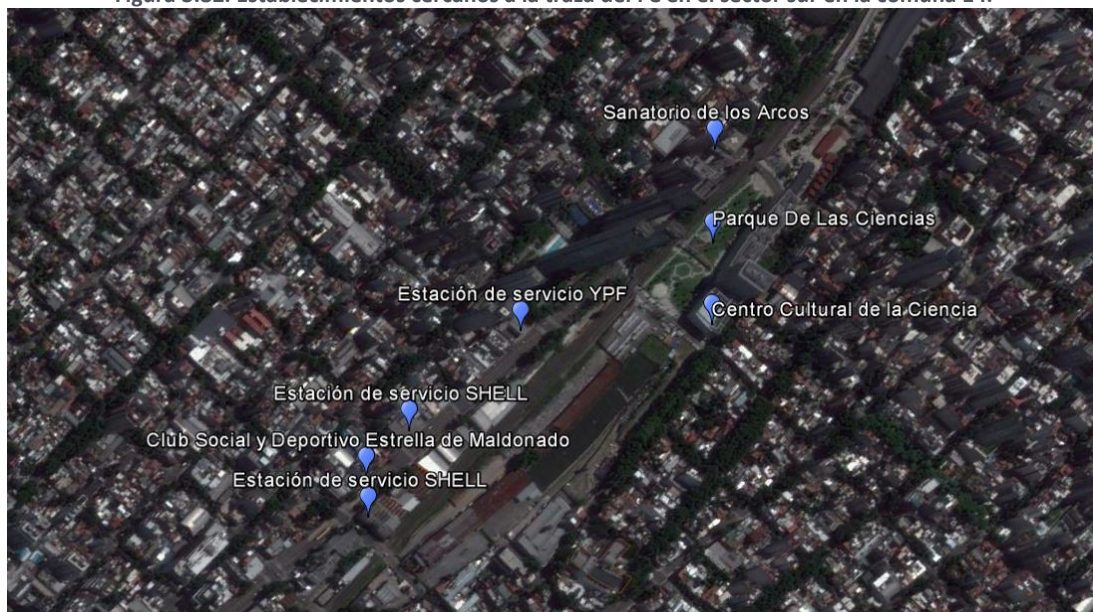
Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.81. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 14.



Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.82. Establecimientos cercanos a la traza del FC en el sector sur en la comuna 14.



Fuente: Google Earth (2017).

Por su parte, la comuna 15 permite la actividad residencial de baja densidad en los distritos generales de R2bI, R2bII, R2aII, R2aI y R2bIII. Asimismo, también se encuentra el distrito residencial exclusivo R1bI. En un 7% aproximadamente se permite el uso residencial de alta densidad. A su vez, el distrito de equipamiento cuenta con un 36% de la superficie total del terreno, en el cual se encuentra el Cementerio de Chacarita. Un 7% está ocupado por el distrito UP que corresponde, entre otras cosas, a predios en los cuales se asientan algunas facultades de la Universidad de Buenos Aires.

Figura 3.83. Código de Planeamiento Urbano de la comuna 15.



Fuente: GCBA (2014).

La traza del FC en la comuna 15 atraviesa el distrito R2bI desde la Av. Córdoba hasta la calle Velasco, luego sigue 200 m por un uso R2aI y 50 m aprox. en C3I (Centros locales). Allí se localiza un uso residencial de altura variable donde predominan las alturas bajas. Esta tipología de edificación residencial alterna entre viviendas unifamiliares y edificios de departamentos (IATASA – ATEC, 2016). Entre las calles Loyola y Vera, del lado norte de las vías ferroviarias, se presenta una superficie extensa ocupada por una empresa del rubro automotor y también se asientan usos recreativos. Entre la Av. Córdoba y la estación de Villa Crespo se presenta un frente con una intervención hacia la traza mínima.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Foto 3.98. Frente hacia la traza del FCGSM ramal ascendente entre la Av. Córdoba y la calle Juan Ramírez de Velasco.



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

Foto 3.99. Continuación del frente hacia la traza del FCGSM ramal ascendente entre la Av. Córdoba y la calle Juan Ramírez de Velasco.



Fuente: Relevamiento de campo (2017).

Desde la estación Villa Crespo hacia La Paternal atraviesa los distritos E2 (Equipamiento general), E4 (Equipamiento especial, que por sus características requieren terrenos de gran superficie y normas particularizadas para cada actividad) y C3I.

Por su parte, el lado sur de la vía ferroviaria, sobre la Av. Warnes y entre las calles Manuel Ricardo Trelles y Nicasio Oroño, se encuentra un uso residencial con

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

alternancia de comercios. A modo general, los frentes corresponden a casas de baja altura. En oposición, del lado norte de las vías del FC, entre las calles Jorge Newbery y Av. Garmendia, se localiza el Cementerio de la Chacarita sobre un frente de 550 m respecto a las vías.

La estación La Paternal se establece dentro del distrito UF, el cual continúa a lo largo de la traza hasta la Av. San Martín. A su vez, llegando a ésta, en el lado norte se localiza el distrito de equipamiento el cual se compone de edificaciones horizontales. Desde la calle Manuel Ricardo Trelles hasta el Puente Julio Cortázar de la Av. San Martín, del lado sur de las vías ferroviarias se encuentra el asentamiento “Villa La Carbonilla”, la cual se localiza en la ex playa de maniobras de la estación La Paternal. En un sector de dicho asentamiento se observa un uso particular del espacio contiguo a la traza del FCGSM ramal ascendente.

Foto 3.100. Uso del espacio lateral a la traza del FCGSM ramal ascendente (Villa “La Carbonilla”)



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

En el entorno de la estación Villa Crespo predomina un área de uso mixto con usos comerciales, industriales o de equipamiento. El lado sur respecto de la traza correspondiente al sector entre la Av. Corrientes y la calle Muñecas cuenta con la presencia del Club Atlético Atlanta el cual posee canchas de fútbol, un microestadio y

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

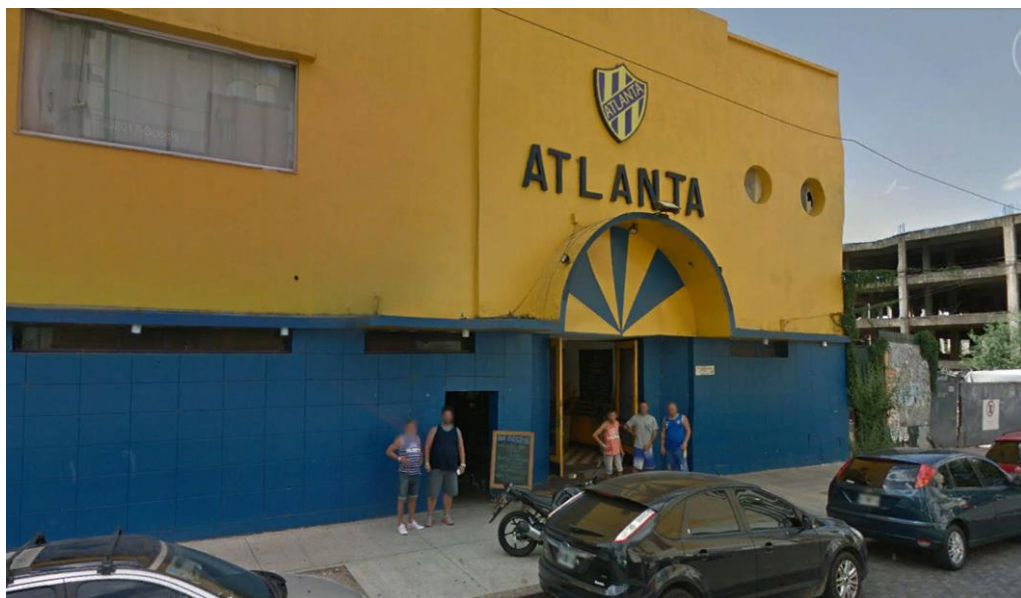
su respectiva sede social. Sobre la Av. Dorrego predomina un uso residencial con edificación de altura media (de tres a cuatro pisos), y sobre la Av. Corrientes predomina un uso comercial con locales de baja altura.

Foto 3.101. Edificios sobre la Av. Dorrego.



Fuente: Street View (2017).

Foto 3.102. Club Atlético Atlanta sobre la calle Humboldt.



Fuente: Street View (2017).

Por su parte, en el entorno de la estación La Paternal se localiza el asentamiento “Villa La Carbonilla”, el cual se conforma de un área con viviendas precarias que se alternan con un terreno utilizado como corralones, un aserradero y una carbonería (IATASA – ATEC, 2016). Las edificaciones en este sector están formadas por 1, 2 y a veces 3

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

plantas con acceso al ferrocarril presentando bajo niveles. El crecimiento del asentamiento se genera de forma irregular y discontinua. Del lado sur de la estación, entre la calle Manuel Ricardo Trelles y el comienzo del asentamiento (entre las calles Maturín y Añasco), se encuentra un corralón y del lado norte frente a él se destacan los galpones industriales (esta área se extiende hacia el oeste manteniendo las mismas características hasta llegar al predio donde se localiza el Hospital de Emergencias Psiquiátricas Marcelo T. de Alvear).

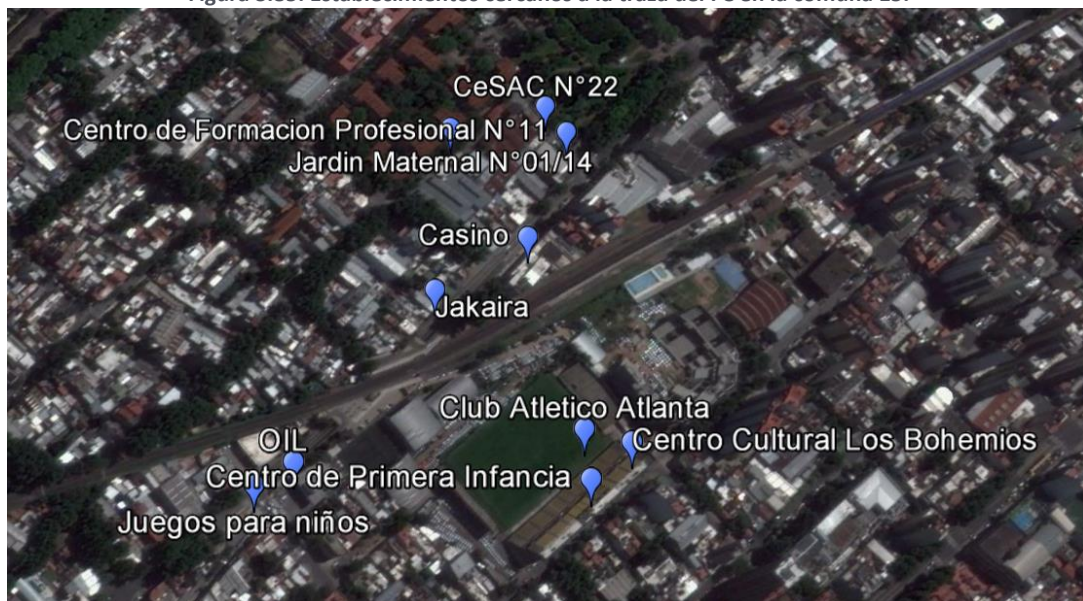
Asimismo, se destacan algunos establecimientos cercanos a la traza tales como el Centro Médico Barrial N° 34 y la escuela primaria N° 19 Provincia del Chubut sobre la calle Humboldt a menos de 50 m de las vías. Contiguo a la estación Villa Crespo y en las manzanas lindantes a la Av. Dorrego, se ubica el Centro de Formación Profesional para adultos N° 11, el Centro de Salud y Acción Comunitaria (CeSAC) N° 22, el Jardín Maternal N° 01/14 “Paula Albarracín”, y Jakaira, un Centro para madres y padres adolescentes. Del lado sur a la estación se localiza un gran predio del Club Atlético Atlanta, un Centro de Primera Infancia “Alas Para Vivir” y un Centro Cultural “Los Bohemios, Osvaldo Miranda”. En la calle Muñecas, que cruza las vías ferroviarias, se encuentran una estación de servicio OIL y un predio donde se asientan unos juegos para niños. Sumado a esto, cerca del cementerio de la Chacarita, sobre la calle Concepción Arenal se encuentra un Museo de periodismo “Margen del Mundo” a 100 m de la traza aprox. Asimismo, en el entorno de la estación La Paternal y en la zona inmediata que circunda a la traza del FC se localizan la escuela Provincia del Neuquén, el Centro Educativo de Nivel Primario N° 47 (Centro de jubilados Techo Tierra y Trabajo), una estación de servicio Petrobras, canchas de fútbol techadas a 150 m y una Iglesia. Dentro del asentamiento precario La Carbonilla se asienta el Centro educativo N° 75 y N° 39.

Figura 3.84. Establecimientos cercanos a la traza del FC en el sector norte en la comuna 15.



Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.85. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 15.



Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.86. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 15.

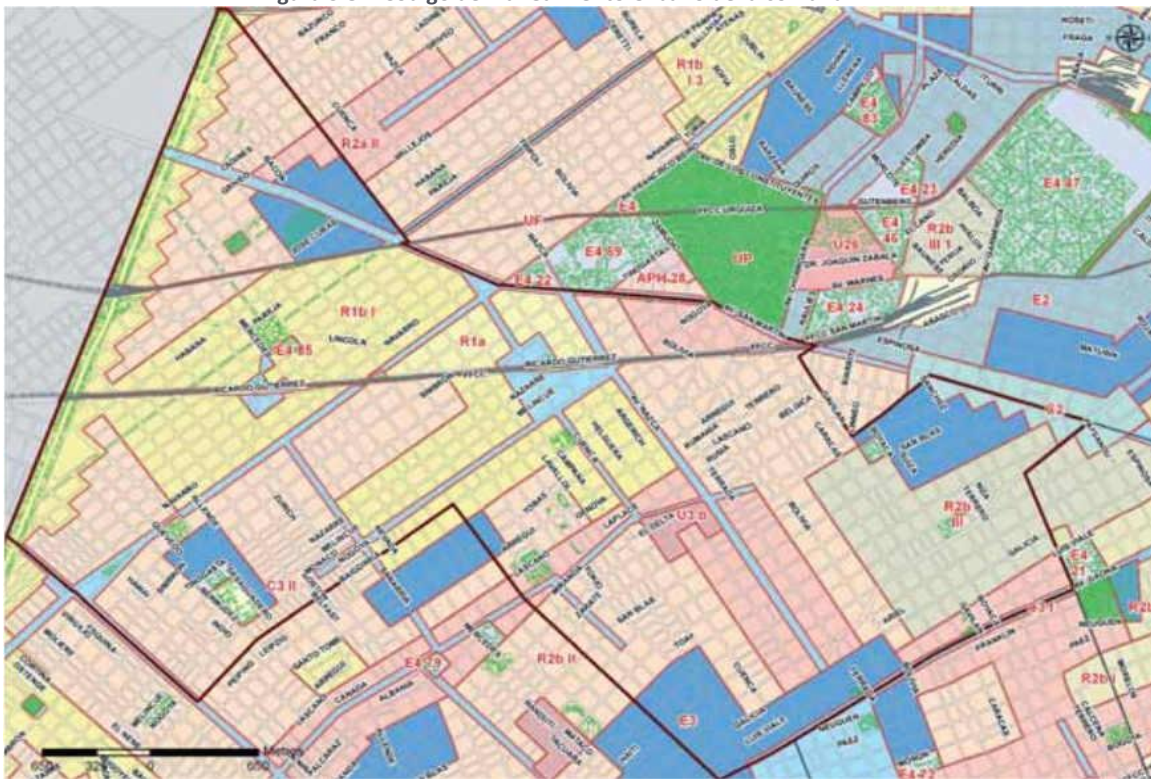


Fuente: Google Earth (2017).

En cuanto a los usos del suelo cercanos a la traza del FC en el área circundante a la estación Villa del Parque se encuentran el Centro Educativo de nivel primario “El Faro” N°63, los institutos Platerillo de educación básica nivel primario, Schiller y San José, la escuela Técnica N° 21 Defensa de Buenos Aires, y el Club de Gimnasia y Esgrima. Entre las estaciones Villa del Parque y Devoto se localiza la escuela primaria común N° 8 Alte. Manuel Blanco Encalada, y en el área contigua a la estación Devoto se localiza un Centro Integral de Natación, el Club Social, Cultural y Deportivo Friulana, el Club Círculo de Villa Devoto, y los Institutos San Antonio de Devoto y Cuenta Cuentos. Asimismo, cerca de la Av. Gral. Paz se localizan lindante a las vías ferroviarias el Instituto Ntra. Sra. de Gracia y Buen Remedio y el Círculo Católico de Obreros.

Para finalizar con las comunas atravesadas por el FCGSM en la CABA, la comuna 11 presenta los distritos R2bII, R1bI, R2bIII y el R1a de acuerdo a los usos del suelo en el año 2010. Allí se permite la actividad residencial de baja densidad. Asimismo, dentro de gran parte del terreno se cuenta con la presencia del distrito residencial exclusivo R1bI. El total del área residencial se distribuye en más de la mitad de la comuna (78,83%). Los distritos de equipamiento cuentan con el 10,13% de la superficie.

Figura 3.87. Código de Planeamiento Urbano de la comuna 11.



Fuente: GCBA (2011).

La traza del FC atraviesa los distritos R2bII y R2aII, en el sector este que limita con la comuna 11, los cuales corresponden a un uso residencial de baja densidad. A su vez, se presenta el distrito C3II en el área que circunda la estación Villa del Parque, el cual permite la localización del equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala barrial. Entre las estaciones ferroviarias Villa del Parque y Devoto, se establecen los distritos R1bI y R1a, los cuales corresponden a un uso residencial exclusivo de densidad media con viviendas individuales y colectivas. En el caso del distrito R1bI, el cual se establece en el sector cercano a la Av. Gral. Paz, el uso residencial exclusivo es de densidad media/baja con altura limitada. Sumado a esto, se encuentra el distrito APH (Área de Protección Histórica) en el área circundante a la estación Devoto.

En el entorno de la estación Villa del Parque predomina un uso comercial de alta densidad alternando con algunos edificios residenciales de altura variada. Del lado norte predomina el uso residencial, y sobre la calle Cuenca y del lado sur se presenta una gran densidad de locales comerciales. Por su parte, el frente sur de la estación Devoto presenta un uso comercial, que mantiene una estatura baja y de fisonomía horizontal. Lo mismo ocurre con el frente norte, el cual posee una pequeña plaza

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

delante de los locales comerciales con edificación horizontal. El uso comercial se entrecruza con un uso residencial y recreativo en la zona inmediata a la estación. Delante de la estación se localiza el Club Círculo de Villa Devoto, un establecimiento deportivo que se instala en un gran predio contiguo a edificios y locales. Por otra parte, en el sector opuesto de la estación (del lado sur), se presenta un corredor aeróbico, el cual se extiende lateralmente al recorrido del FC, entre las estaciones Villa del Parque y Devoto.

Foto 3.103. Corredor pedestre al sur de la estación Devoto adyacente al ramal ascendente.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Foto 3.104. Shopping comercial (actualmente cerrado) sobre la calle Cuenca.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

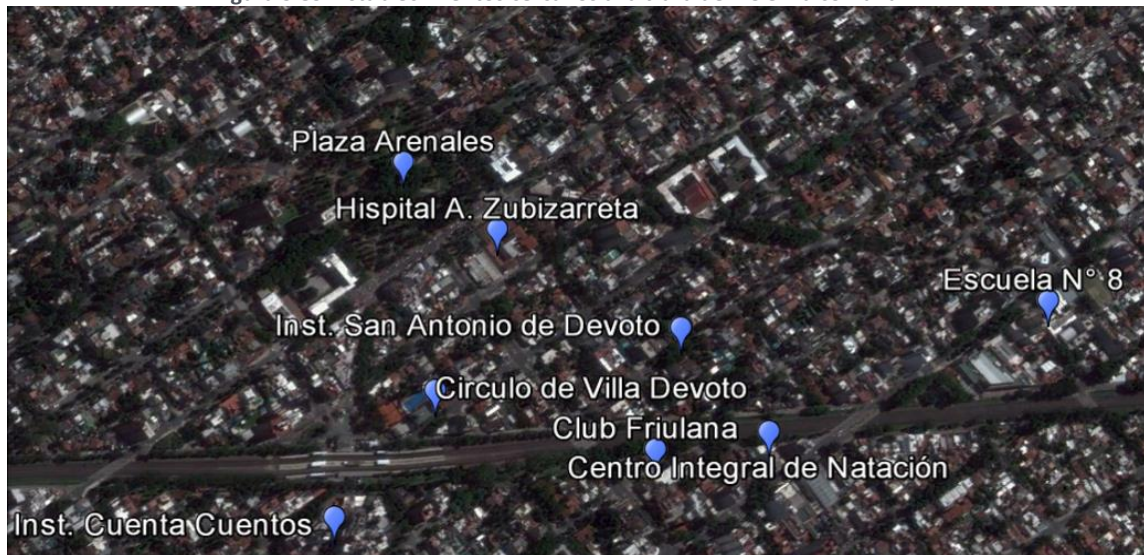
Cabe destacar el gran predio donde se asienta el Hospital General de Agudos A. Zubizarreta, entre la Av. Chivilcoy y la calle Bahía Blanca, a 200 m aprox. de la traza del FC, del lado norte de la estación Devoto, y contigua del lado sur de la plaza Arenales.

Figura 3.88. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 11.



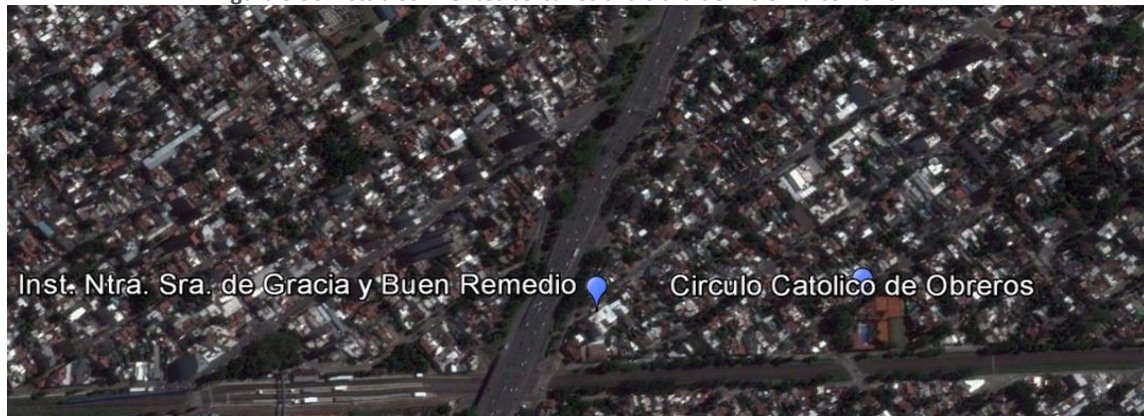
Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.89. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 11.



Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.90. Establecimientos cercanos a la traza del FC en la comuna 11.



Fuente: Google Earth (2017).

Por otro lado, ya en el ámbito del conurbano bonaerense, en el partido de Tres de Febrero predomina el uso industrial del suelo, y particularmente en la zona media corresponde en gran medida al uso residencial. El sector noroeste presenta un gran espacio destinado al uso recreativo, mientras que el noreste se establece como un espacio de recuperación.

Figura 3.91. Zonificación del partido de Tres de Febrero.



Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

El recorrido de la traza ferroviaria dentro del partido Tres de Febrero atraviesa diversos usos de los cuales del lado norte de las vías se presenta el residencial, y del lado sur se encuentra un uso mixto que corresponde a usos industriales (al oeste), comerciales, y a un espacio de reserva para el ensanche urbano (al este), entre algunos pequeños sectores residenciales.

Alrededor de la estación Sáenz Peña en el lado norte se observa un uso mixto residencial y comercial. Este último se da principalmente sobre la Av. América y la calle Florentino Ameghino donde se encuentran una serie de locales de diversos rubros. Asimismo, aledaña a la estación se encuentra la plaza Mariano Moreno la cual cuenta

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

con juegos de niños, una estación saludable, áreas de descanso con bancos y mesas, y una guardería para bicicletas. En este sentido en este sector se da el uso principalmente recreativo.

Fotos 3.105. Plaza Mariano Moreno en el área inmediata a la estación Sáenz Peña.



Fuente: Relevamiento de campo (2021 y 2022).

Por su parte, en el lado norte de la estación Santos Lugares predomina un uso mixto entre residencial y comercial, como también recreativo por la presencia de la plaza Pte. Arturo Illia. Las edificaciones presentan diferentes alturas (muy altas y bajas). A ambos lados de la estación se presenta un uso residencial de baja densidad con edificaciones de forma horizontal. En cambio, sobre la calle Alpatocal y frente a la plaza, las edificaciones residenciales son de elevada altura, pero no resulta así con los locales. Del lado sur de la estación se presenta el predio Playa Alianza el cual ocupa un terreno de grandes dimensiones (113 ha y un perímetro de 5.500 m aprox.), y se zonifica como un uso de reserva para el ensanche urbano, el cual no contiene edificación en el sector próximo a la estación, pero sí al sur del predio mismo.

Fotos 3.106. Plaza Pte. Arturo Illia en el área inmediata a la estación Santos Lugares.



Fuente: Relevamiento a campo (2021).

Cabe destacar algunos establecimientos localizados en el sector inmediato a la traza del FCGSM en el área circundante a la estación Santos Lugares. Cerca de la traza se localizan el museo Casa Ernesto Sábató, la Biblioteca Popular Ernesto Sábató y Centro Cultural CONABIP, y la Comisaría 3ª de Santos Lugares. Asimismo, en la zona también se encuentra la plaza Pte. Arturo Illia, la escuela técnica N° 1 Manuel Belgrano, el Jardín de Infantes Municipal “Leoncito”, y un gimnasio.

Figura 3.92. Establecimientos cercanos a la traza del FC. Estación Santos Lugares.



Fuente: Google Earth (2017).

Figura 3.93. Playa Alianza lindante a la estación Santos Lugares.



Fuente: Google Earth (2017).

En torno a la estación Caseros se verifica una zonificación comercial correspondiéndose a su vez con el centro del municipio de Tres de Febrero. La zonificación en el partido de Morón presenta un gran espacio del terreno ocupado destinado al uso residencial, y en menor medida al uso industrial. A su vez, se presentan dos grandes sectores identificados como áreas de uso específico.

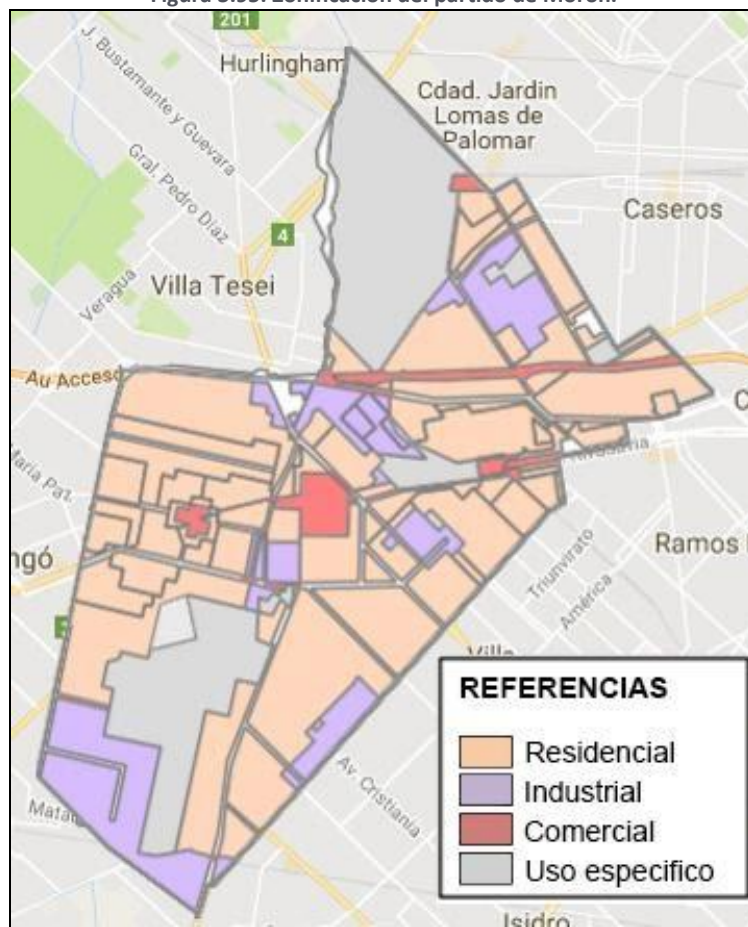
Figura 3.94. Establecimientos cercanos a la estación Caseros.



Fuente: Google Earth (2019).

En relación a los usos que toca la traza ferroviaria dentro del partido, predomina el “uso específico”, y en menor medida, pero especialmente en el área lindante a la estación El Palomar (el cual pertenece al límite entre los partidos Tres de Febrero y Morón), se observa un uso del suelo comercial del lado sur de las vías.

Figura 3.95. Zonificación del partido de Morón.



Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

La traza dentro del partido de Morón circula de forma linderera al Aeropuerto El Palomar (dentro del predio también se instala la Brigada Aérea de El Palomar E.E.T. N° 4 – 1°), y el Colegio Militar de la Nación (el cual posee una plaza de armas y un estadio olímpico).

Foto 3.107. Aeropuerto El Palomar en el área próxima a la estación El Palomar.

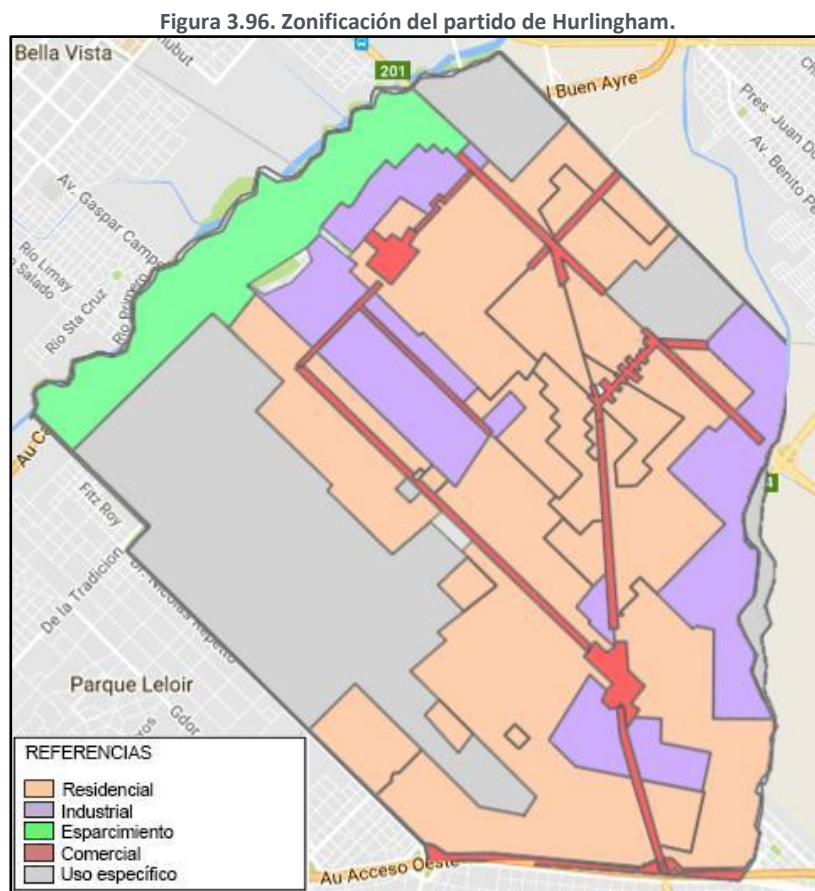


Fuente: Relevamiento de campo (2017).

El partido de Hurlingham, por otro lado, se encuentra zonificado bajo un uso residencial en gran parte de su superficie. Al sureste y al noroeste se presentan dos

sectores de uso industrial, y al norte un espacio para esparcimiento. Al norte y al sudoeste se encuentran tres sectores con un uso específico.

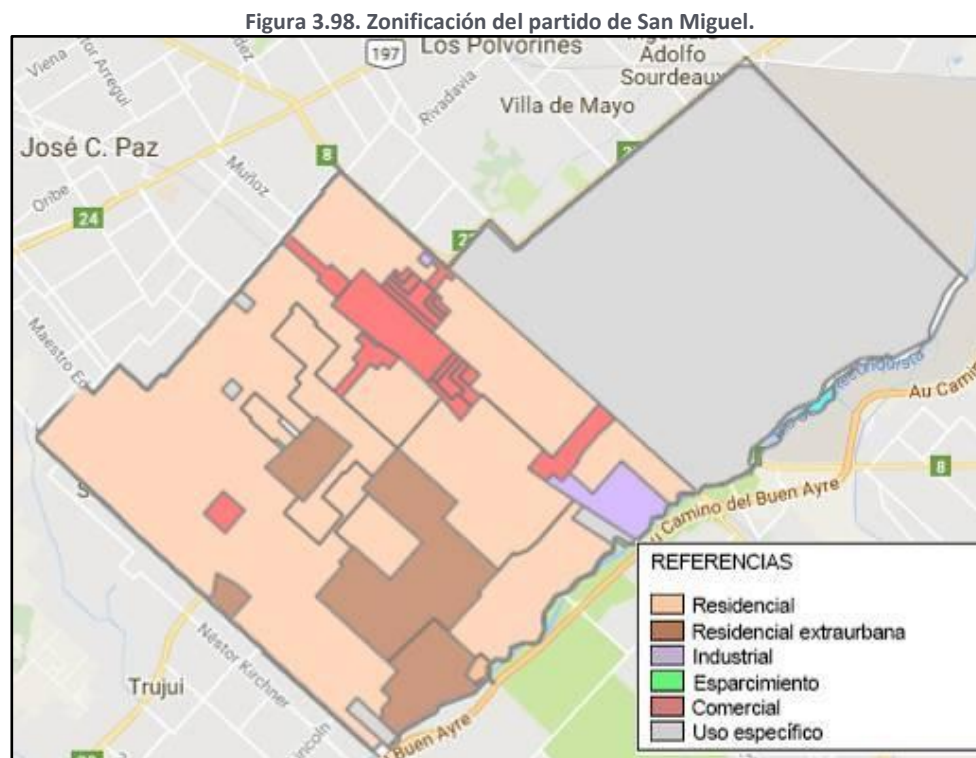
La traza del FC atraviesa una zonificación de uso industrial al ingresar al partido, que es seguido por un uso residencial hasta llegar a la estación de Hurlingham donde predomina un uso comercial y residencial. En la parte media del partido se presenta un uso residencial, hasta la estación W. C. Morris donde también se asienta una zonificación mixta residencial y comercial. Llegando a la Au. Camino del Buen Ayre se atraviesa un uso industrial, y en el área circundante a la autopista, hasta el límite del partido, se localiza un uso de esparcimiento.



Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

Con respecto al lugar de emplazamiento de la Subestación Eléctrica Transformadora, como se dijo anteriormente, la misma se ubicará dentro de la localidad de William Morris, partido de Hurlingham, entre las vías del FCGSM, el Camino del Buen Ayre y el río Reconquista. En la siguiente figura se observa que la subestación se encuentra sobre terrenos zonificados como REU (Reserva para Ensanchamiento Urbano).

En cuanto a los usos atravesados por la traza, al ingresar al partido se presenta un uso industrial hasta llegar a la estación Bella Vista donde predomina un uso mixto entre comercial y residencial. Éste último acompaña el recorrido hasta la estación Muñiz, el cual también corresponde a un uso comercial y residencial. Entre las estaciones Muñiz y San Miguel el uso comercial abarca gran parte del área circundante, correspondiendo la última estación a un área comercial. El recorrido de la traza hasta el final del partido corresponde a un uso residencial.

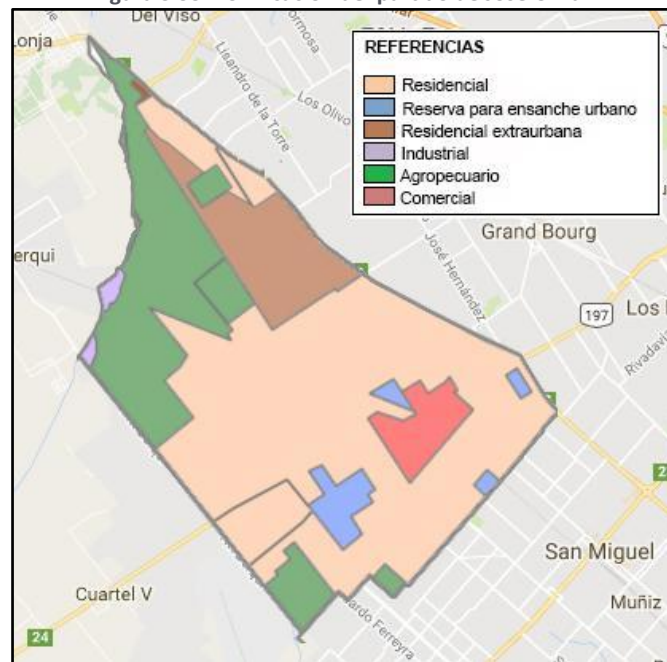


Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

El partido de José C. Paz comprende en mayor medida una zonificación destinada a un uso residencial del suelo al sur de la región. Hacia el norte del partido, en la parte oeste existe un gran terreno con zonificación destinada a la actividad agropecuaria, y en la parte este predomina un uso residencial extraurbano. Al sur del partido una pequeña proporción está destinada a la actividad industrial.

Las vías del FC atraviesan un uso residencial al ingresar al partido, hasta llegar a la estación José C. Paz donde predomina un uso comercial. No obstante, contiguo a la estación también se asienta un uso residencial, y el pequeño espacio verde lindero se caracteriza por ser de reserva para el ensanche urbano. Por su parte, la estación Sol y Verde se asienta sobre un uso residencial que continúa a lo largo de la traza hasta un área de uso agropecuario, y luego industrial cerca del límite del partido.

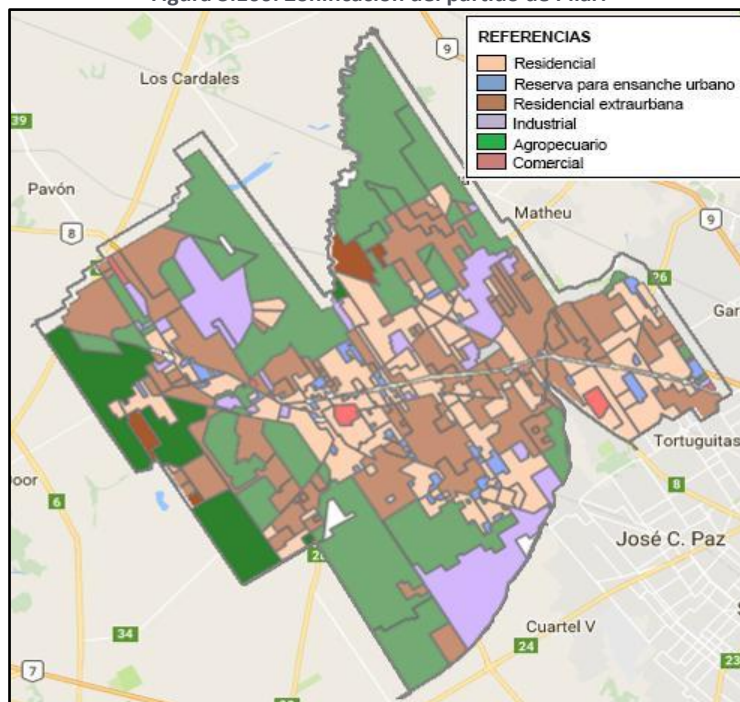
Figura 3.99. Zonificación del partido de José C. Paz.



Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

Por último, en el partido de Pilar el código de planeamiento zonifica como área para la implantación de la actividad agropecuaria gran parte del mismo. En el sector medio de Pilar se encuentran áreas destinadas a un uso residencial extraurbano junto con, y en menor medida, un uso residencial del terreno. La actividad industrial se encuentra concentrada en tres sectores, de los cuales el mayor de ellos pertenece a la zona sur del partido.

Figura 3.100. Zonificación del partido de Pilar.



Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Fuente: sitio web Observatorio Metropolitano (2017).

La traza del FCGSM ingresa al partido atravesando un uso industrial, que luego al llegar al área próxima a la estación Pte. Derqui se transforma en un uso residencial. La continuación del recorrido del FC atraviesa un uso residencial extraurbano el cual caracteriza a la estación Villa Astolfi. Llegando a la estación de Pilar se atraviesa un uso residencial. No obstante, el área contigua a la estación es afectada a un uso comercial. En el entorno de la estación de Pilar del lado sur se presenta un espacio verde sin edificación, excepto por algún galpón de forma horizontal y baja altura. Sin embargo, al sudeste se localiza un uso recreativo debido a la instalación del Centro Recreativo del Pilar. Por su parte, en el lado norte predomina un uso de servicios por la instalación de la terminal de colectivos, pero sobre la calle Nazarre se encuentra la plaza Nicolás Belfiori la cual presenta un uso recreativo. Sumado a esto, por fuera del área descripta, cerca de la estación se presenta un uso residencial con edificaciones bajas. En el sector norte el uso residencial es menor que en el sector sur.

Foto 3.109. Centro Recreativo del Pilar de Unión Ferroviaria sobre la calle Musladini lindero a la estación de Pilar.



Fuente: Street View (2018).

Foto 3.110. Uso residencial sobre la calle Musladini.



Fuente: Street View (2017).

Asimismo, en el área inmediata a la estación se destacan cerca de la traza ferroviaria el Centro Recreativo del Pilar y la Escuela Científica Basilio N° 155 del lado sur de la estación. Por su parte, en el lado norte se destaca el playón de la Línea de colectivo 510 (Pilar Bus), y una dársena de colectivos. Frente al playón se presenta la plaza Nicolás Belfiori. Del lado noroeste se destaca el gran predio donde se ubican las instalaciones de la escuela Secundaria N° 8 Tratado del Pilar.

Figura 3.101. Establecimientos cercanos a la traza del FC. Estación Pilar.



Fuente: Google Earth (2017).

3.3.6. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

En cuanto a la red de transporte de la RMBA debe destacarse que se realizan alrededor de 23,9 millones de viajes motorizados por día los cuales en su mayoría son a través del transporte individual, sin embargo, las cifras del transporte público no distan mucho de ellas. Este último cuenta con tres modalidades en la RMBA los cuales son el medio automotor de transporte de pasajeros que recorre 35.000 km, los ferrocarriles suburbanos que cubren 831 km, y el medio subterráneo en 47 km.

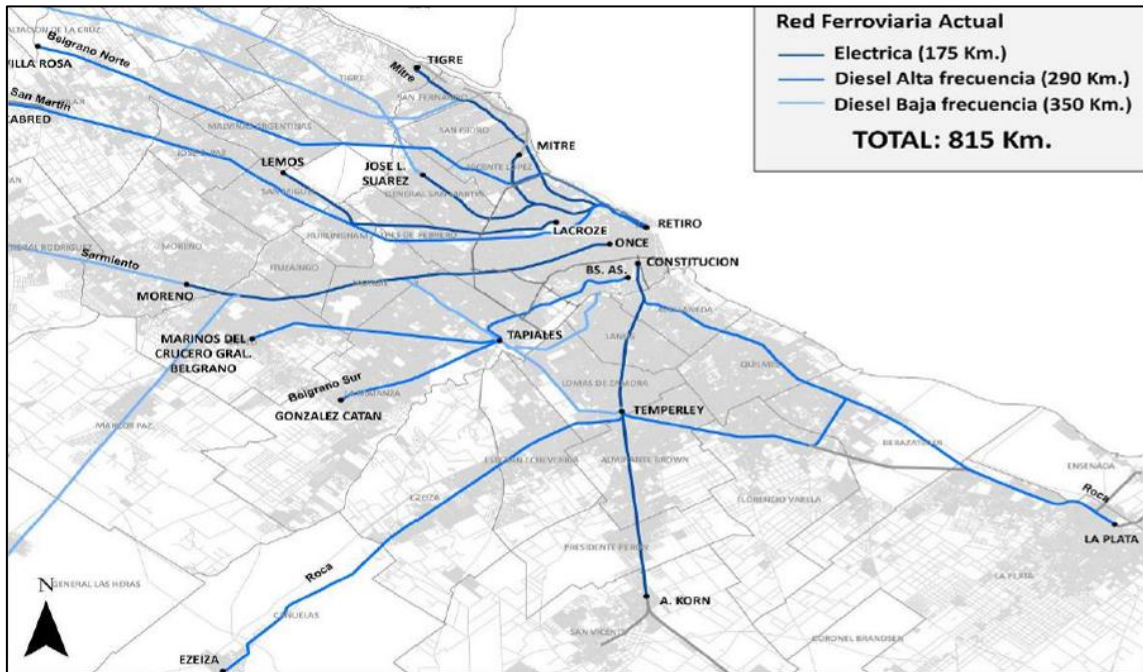
Específicamente en cuanto al transporte ferroviario, a partir de la gestión privada surgió una mejora en el servicio de la red ferroviaria en particular que optimizó las condiciones del viaje, que redundó en un aumento en la cantidad de pasajeros que utilizaron este medio de transporte. Según el Ministerio de Transporte actualmente se llevan a cabo continuamente trabajos de mejora del material rodante y de la infraestructura ferroviaria.

El transporte ferroviario de la RMBA alcanza a 36 municipios del conurbano a través de ocho líneas y diversos ramales. Éstos son operados por Metrovías y Ferrovías, empresas privadas, y por Trenes Argentinos administrado por el Estado Nacional, el cual cubre el servicio del FCGSM. Las principales terminales se encuentran en Retiro, Once y Constitución, siendo la primera la terminal del FCGSM.

Según los datos del 2016, la morfología de la red ferroviaria es radial y cuenta con una longitud total de recorrido de 817 km con 41 estaciones localizadas en la Ciudad y 223 en el conurbano bonaerense. En relación a los pasos vehiculares a través de ella, una gran cantidad se encuentran a nivel (685) y en un menor porcentaje a bajo nivel (184) y sobre nivel (109).

Figura 3.102. Red ferroviaria activa de la RMBA.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

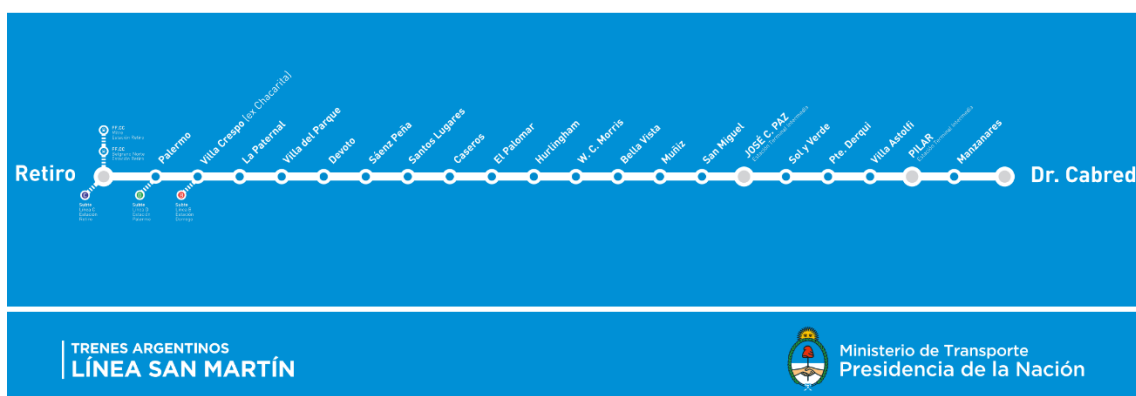


Fuente: Ministerio de Transporte (2016).

Específicamente en cuanto a la línea FCGSM cuenta solo con un ramal que se desarrolla entre Retiro y Pilar, y atraviesa la CABA y los partidos de Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar. Se conforma de 21 estaciones, de las cuales 6 están ubicadas en la CABA. Posee dos estaciones terminales (Retiro y Dr. Cabred), dos estaciones terminales intermedias (José C. Paz y Pilar), 3 estaciones de combinación con el subterráneo (Retiro, Palermo y Villa Crespo), y dos estaciones de combinación con otros ferrocarriles, una con la Línea Urquiza (José C. Paz) y otra con la Línea Mitre y la Línea Belgrano Norte (Retiro).

Figura 3.103. Red ferroviaria de la línea San Martín.

PLANO DE RED LÍNEA SAN MARTÍN



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Desde el año 2013, el FCGSM fue objeto de numerosas inversiones en pos de mejorar su servicio. En ese año, el Gobierno Nacional puso en funcionamiento 24 locomotoras

diésel y 160 coches para pasajeros completamente nuevos, compradas a la República Popular China. Esto conlleva a un plan de mejoras en las estaciones de la línea, que fueron renovadas y cuyos andenes fueron elevados de acuerdo a las especificaciones del nuevo material rodante incorporado, mejorando la seguridad y la accesibilidad. A su vez, se ejecutaron renovaciones de vías en la traza y se agregaron dos nuevas estaciones al recorrido: Manzanares y Cabred. Estas paradas sumaron 20 km. de recorrido a la línea, pero no fueron significativas en lo que respecta a la cantidad de pasajeros incorporados al sistema. La longitud total de la traza de vías es de 55 km entre las estaciones Retiro y Pilar y el servicio se efectúa utilizando locomotoras diésel-eléctricas.

El Sistema de Señalamiento de la sección urbana está dividido en dos tipos: uno de tecnología norteamericana (sector Retiro-José C. Paz), instalado entre los años 1965 y 1966, y otro mecánico (Estación Retiro y sector Pilar-Cabred), de origen inglés, cuya instalación se remonta a los orígenes de la línea.

El FCGSM transportó, en el año 2015, más de 47 millones de pasajeros. Ofrece 184 servicios por día hábil, que son efectuados con 21 formaciones. La oferta de transporte máxima es de 24.000 pasajeros por hora en ambos sentidos. El cumplimiento de programa promedio es de 95% y demoras del 5%. La mayor concentración de servicios se encuentra en el sector comprendido entre las estaciones Retiro y Pilar, siendo muy espaciados los servicios entre las estaciones Pilar y Dr. Domingo Cabred.

3.3.7. CRUCES DE LA TRAZA DEL FCGSM CON LOS PRINCIPALES CORREDORES VIALES

Según los datos del 2022 brindados por el Ministerio de Transporte en relación a la intercepción de la traza del FCGSM con los principales pasos a nivel del área de influencia, pueden mencionarse que en la CABA existen 10 interferencias, 3 en Tres de Febrero, 7 en Hurlingham, 9 en San Miguel, 3 en José C. Paz y 6 en Pilar, totalizando 38 interferencias a nivel con la red vial.

Cuadro 3.15. Cruce de la traza del FCGSM con los principales pasos a nivel en el área de influencia.

Localidad	Calle o Avenida	Longitud - Latitud
Ciudad de Buenos Aires	Empedrado	-34.600592, -58.481791
	Nogoyá	-34.601023, -58.488629
	Cuenca	-34.601476, -58.495203
	Campana	-34.601610, -58.497067

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

	Lamarca	-34.601985, -58.502674
	Av. Beiró	-34.602194, -58.505894
	Chivilcoy	-34.602439, -58.509480
	Nueva York	-34.602730, -58.515878
	Benito Juárez	-34.602904, -58.520278
	Colectora Av. General Paz	-34.603067, -58.524587
Tres de Febrero	Av. América	-34.603266, -58.529436
	Gral. Hornos	-34.604761, -58.569249
	Boulevard San Martín	-34.604952, -58.593344
Hurlingham	General Rodriguez	-34.597090, -58.620894
	Manuel Ocampo	-34.594840, -58.625183
	Necochea	-34.593757, -58.627269
	Arturo Jauretche	-34.590421, -58.633607
	Av. Gobernador Vergara	-34.588104, -58.637973
	Márquez de Avilés	-34.583855, -58.646314
	Gral. Conrado Villegas	-34.579060, -58.655559
San Miguel	Av. Senador Morón	-34.564458, -58.683445
	Av. San Martín	-34.562672, -58.686876
	Corrientes	-34.557417, -58.696146
	Pardo	-34.555216, -58.699092
	Conesa	-34.549114, -58.705833
	Italia	-34.545985, -58.710294
	Av. Balbín	-34.543865, -58.713771
	Ing. Juan Irigoin	-34.538212, -58.722641
	Int. Arricau	-34.530388, -58.733383
José C. Paz	Piñero	-34.514498, -58.764604
	Chacabuco	-34.510489, -58.777275
	Av. Croacia	-34.500632, -58.808156
Pilar	Entre Ríos	-34.493790, -58.829640
	Av. de Mayo	-34.489673, -58.842602
	Henry Martín	-34.486217, -58.853325
	Ameghino / Manfredi	-34.481048, -58.869486
	Las Piedras	-34.478262, -58.878159
	Maipú	-34.469518, -58.905540

Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

3.3.8. PASOS PEATONALES INFORMALES EN EL FCGSM

Como resultado del análisis realizado sobre toda la traza, se ha identificado la presencia de numerosos pasos peatonales informales, situación que debe ser corregida durante el desarrollo de los trabajos y considerada durante el desarrollo de los mismos con el fin de adoptar medidas de prevención de accidentes.

Dependiendo del sector, la cantidad de pasos informales varía. Entre las estaciones José C. Paz y Sol y Verde se han detectado 18 cruces informales, mientras que entre ésta última y la estación Pte. Derqui se presentan 19. Entre las estaciones San Miguel y José C. Paz, se localizan 16 cruces (Ministerio de Transporte, 2022).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

A continuación, se presentan los cruces informales peatonales detectados en presencia de usuarios.

Cuadro 3.16. Principales cruces peatonales informales detectados en presencia de usuarios.

Estaciones	Calle
Hurlingham - William Morris	Francisco de Gurruchaga
	Victoria
	Valentín Alsina
William Morris - Bella Vista	Amenábar
	Adrogué
	Planta Aysa
	Moisés Lebensohn
Bella Vista - Muñiz	Juan Bautista Alberdi
San Miguel - José C. Paz	Coronel Agüero
	Güemes
	Pringles
	Las Malvinas
	Gutenberg
	Fraga entre Gutenberg y Av. Primera Junta
	Florencio Sánchez
	Las Delicias
	Callao
	Chile
	Miguel Cané
	Joaquín V. González
	Fraga entre Pedro de Mendoza y Tres Sargentos
	Fraga entre Pedro de Mendoza y Juan B. Justo
Juan B. Justo	
Fraga entre Castro Barros y Juan Díaz de Solís	
José C. Paz - Sol y Verde	Bucarest
	Estocolmo
	Oslo
	Copenhague
	Ámsterdam
	Lisboa
	París
	Fray Butler entre Berlín y Madrid
	Fray Butler entre Madrid y Roma
	Londres
	Dublín
	Europa
	Fray Butler entre Lima y Gorriti
Atenas	

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

	Fray Butler entre Atenas y Belgrado
	Belgrado
	Islandia
	Fray Butler entre Giotto y Niels Finsen
Sol y Verde - Pte Derqui	Fray Butler entre Finlay y Bela Bartok
	Bela Bartok
	Warnes
	Antonio Galidi
	Río de Janeiro
	Fray Butler entre Río de Janeiro y Croacia
	Fray Butler entre Drago y Bahía Thetis
	Crucero La Argentina (las calles no tienen nombre, se trata de un barrio tipo FONAVI)
	Lartigau Lespada (las calles no tienen nombre, se trata de un barrio tipo FONAVI)
	Arroyo Pinazo
	24 de Febrero
	Castelli
	Saavedra
	Avellaneda
	Paso
	Carlos Pellegrini
Julio A. Roca	
José de la Quintana	
Sucre	
Pte Derqui - Villa Astolfi	Sarmiento
	Lavalle
	México
	Chiclana
Villa Astolfi - Pilar	Santa Fe entre Nahuel Huapi y San José
	Tierra del Fuego
	Mendoza

Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Fotos 3.111. Algunos cruces informales en el partido de José C. Paz, trama descendente del FCGSM.



Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Ministerio de transporte (2022).

Fotos 3.112. Algunos cruces informales en los alrededores de la estación Sol y Verde.



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Fotos 3.113. Algunos cruces informales en los alrededores de la estación Sol y Verde, calle Hungría (izquierda) y calle Bela Bartok (derecha).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Foto 3.114. Cruce informal en el partido de Pilar, ramal descendente del FCGSM.



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

3.3.9. REDES DE SERVICIOS

A continuación, se presenta la cobertura de red de servicios en el conurbano bonaerense y la Ciudad de Buenos Aires.

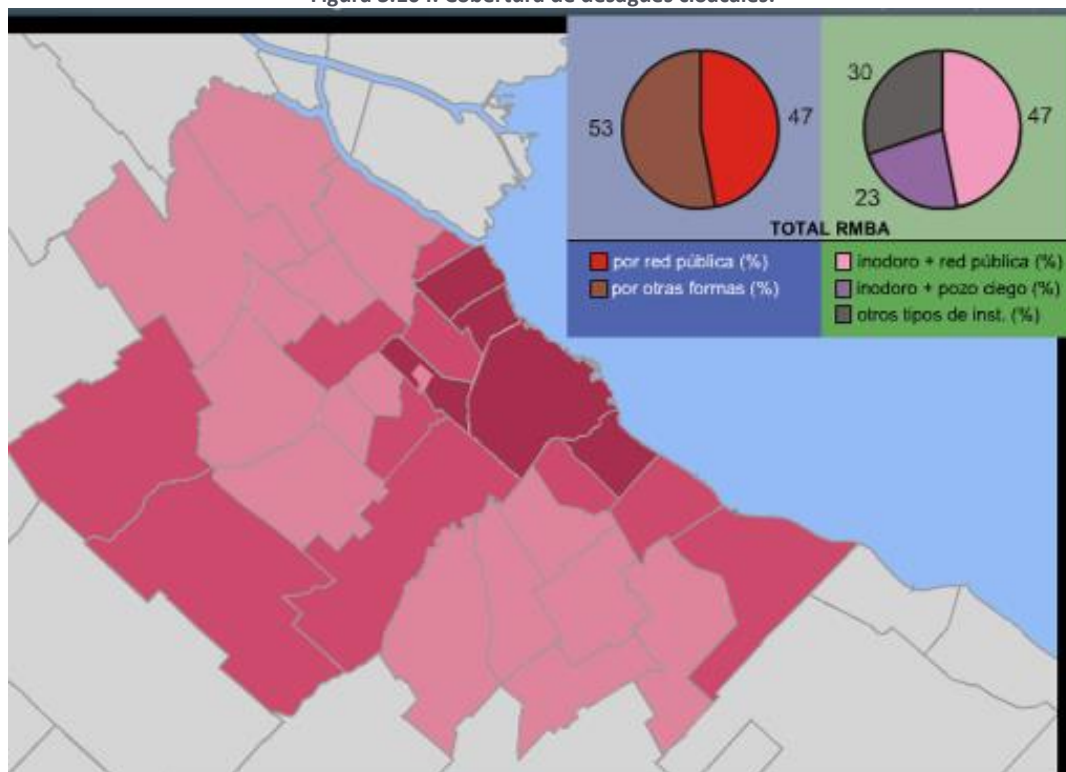
La prestación de los servicios públicos de la red de agua y desagües cloacales en el año 2001 mantenía un nivel alto tanto en la Ciudad de Buenos Aires como en el partido de Tres de Febrero.

La red cloacal en el conurbano bonaerense se desarrolla semejante a aquel de la cobertura de agua en la región, ya que los partidos de Hurlingham y José C. Paz son los

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

que se presentan con menor cobertura de este servicio. Al contrario, aproximadamente la mitad de San Miguel como la mayor parte de Tres de Febrero se encuentran con mayor acceso.

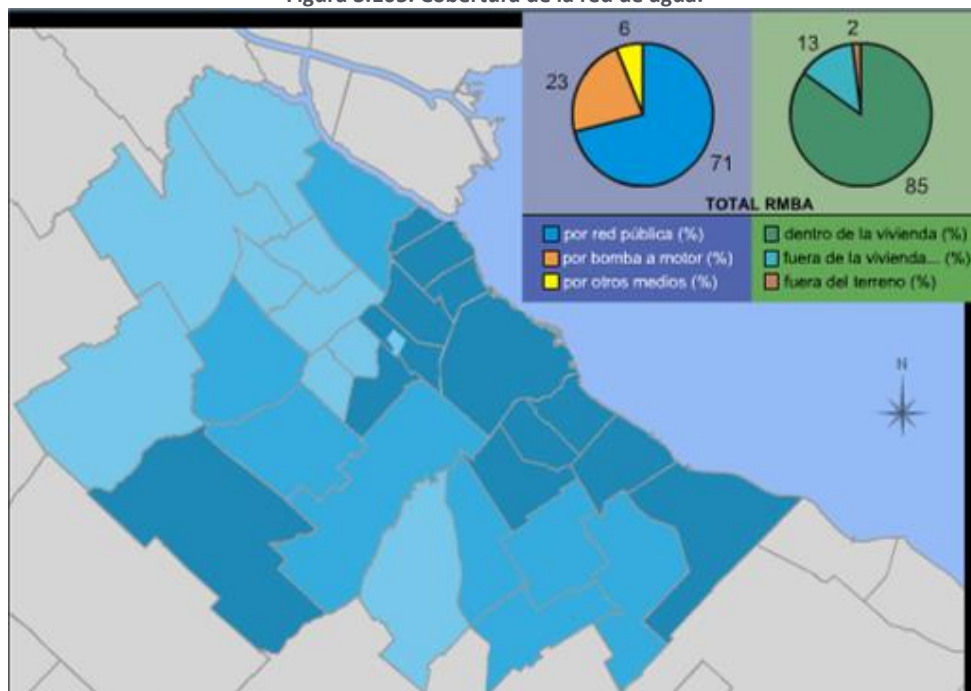
Figura 3.104. Cobertura de desagües cloacales.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2010).

En cuanto a la provisión de agua se observa un gran acceso de ésta en el Partido de Tres de Febrero, en cambio en el resto de los partidos lindantes a la traza en dirección a Pilar se describe una disminución del mismo, excepto en algunas áreas grandes de Pilar y en casi la mitad del partido de San Miguel. Cabe resaltar que, según indica el portal web municipal, el partido de Tres de Febrero, alcanzó una cobertura total de provisión de agua de red en el año 2019, proyectándose obras para alcanzar un nivel similar en el servicio cloacal. En Hurlingham se encuentra en proceso un conjunto de obras para la ampliación de la prestación de servicios de aguas y cloacas.

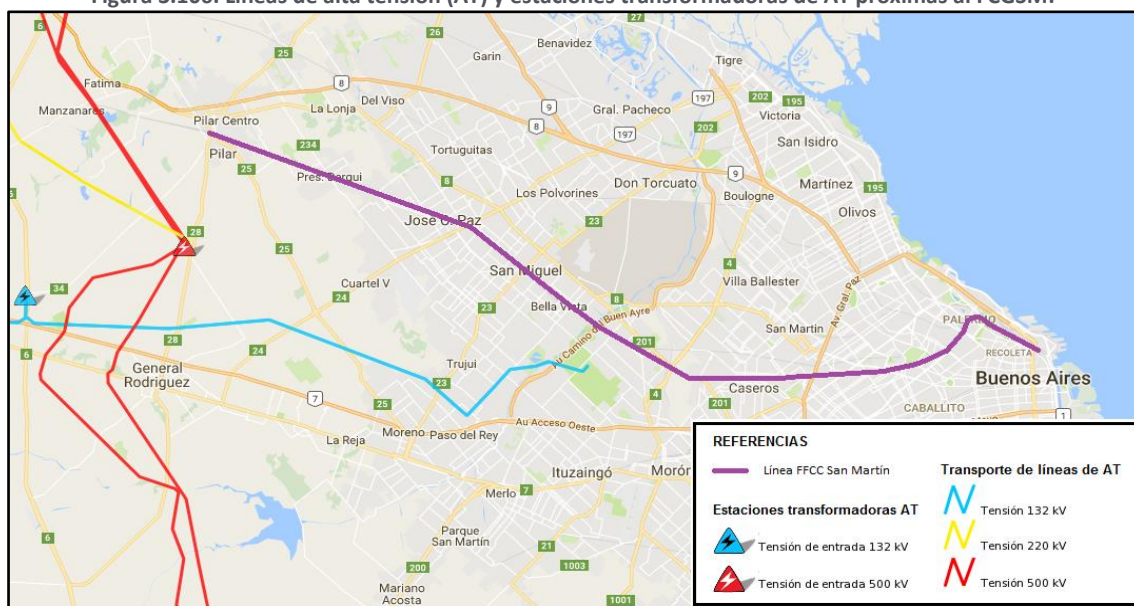
Figura 3.105. Cobertura de la red de agua.



Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires (2010).

En cuanto a la red de distribución eléctrica de alta tensión, se puede observar en la siguiente figura la presencia de líneas de 132 KV, 220 KV y 500 KV, de las cuales la primera y la segunda se hallan más cercanas a la traza del FC, aproximadamente a 3.000 km y 8.000 km (considerando distancia plana), respectivamente. Además, aunque fuera del área de influencia indirecta del proyecto, se identifican dos estaciones transformadoras con alta tensión de entrada de 132 KV y 500 KV.

Figura 3.106. Líneas de alta tensión (AT) y estaciones transformadoras de AT próximas al FCGSM.

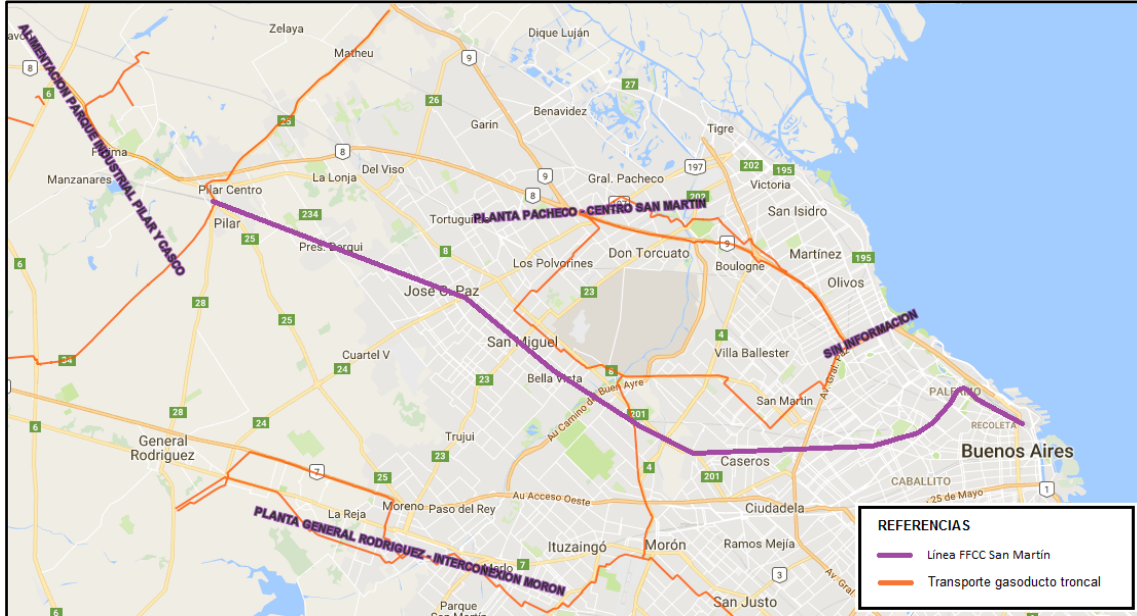


Fuente: Elaboración propia en base a visor GIS del Ministerio de Energía y Minería de la Nación (2017).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Con respecto al sistema de gas próximo a las vías del FCGSM, en la siguiente figura se observa la traza del gasoducto troncal más próximo a la zona de obra. Asimismo, puede observarse que el mismo cruza la zona del proyecto en el partido de Pilar y de José C. Paz.

Figura 3.107. Gasoducto troncal próximo al FCGSM.



Fuente: Elaboración propia en base a visor GIS del Ministerio de Energía y Minería de la Nación (2017).

De acuerdo al documento elaborado por IATASA-ATEC para la obra del viaducto del FCGSM, en el área de interés al proyecto se encuentran algunas interferencias de servicios públicos como cañerías y tendidos, los cuales se detallarán a continuación.

Cuadro 3.17. Instalaciones/cañerías de cloacas y agua potable.

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
AySA	Punta Arenas	Ba del Parque- Patern	Cloacal	Subt	NO	Predios privados	SI	Cruza por debajo de Hospital / villa	1600		
AySA	Trelles	Paternal-Chacarita	Agua Potable	Subt	SI	Vereda	SI		125		
AySA	Trelles	Paternal-Chacarita	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		300		
AySA	Trelles	Paternal-Chacarita	Cloacal	Subt	SI	Calzada	SI		381		
AySA	Newberry	Paternal-Chacarita	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		200		
AySA	Dumont Santos	Paternal-Chacarita	Cloacal	Subt	NO	Calzada	SI		150		
AySA	Guzman / Camargo	Paternal-Chacarita	Cloacal	Subt	NO	Predio ferroviario	SI	Fuza por debajo de construcción / Chu	1600		
AySA	Domingo	Paternal-Chacarita	Agua Potable	Subt	PBN	Vereda oeste	SI	Paso bajo nivel Domingo	600		
AySA	Corrientes	Chacarita-Palermo	Cloacal	Subt	SI	Vereda oeste	SI	No cruza la traza actual	150		
AySA	Corrientes	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		500		
AySA	Corrientes	Chacarita-Palermo	Cloacal	Subt	SI	Vereda este	SI	No cruza la traza actual	150		
AySA	Niceto Vega	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		1100		
AySA	Niceto Vega	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		1100		
AySA	Cabrera	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		1100		
AySA	Cabrera	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Calzada	SI		1100		
AySA	Cabrera	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Vereda este	SI		125		
AySA	Gorriti	Chacarita-Palermo	Cloacal	Subt	SI	Calzada	SI		152		
AySA	Honduras	Chacarita-Palermo	Cloacal	Subt	SI	Calzada	SI		203		
AySA	Honduras	Chacarita-Palermo	Agua Potable	Subt	SI	Vereda oeste	SI		220		
AySA	Paraguay	Chacarita-Palermo	Cloacal	Subt	SI	Calzada	SI	No cruza la traza actual	152		

Fuente: IATASA - ATEC (2016).

Cuadro 3.18. Instalaciones/conductos pluviales.

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
DGINFU	Trelles	Paternal-Chacarita	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Montenegro	Paternal-Chacarita	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Burri	Paternal-Chacarita	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Domingo	Paternal-Chacarita	Pluvial	Subterráneo	PBN	Vereda	SI				
DGINFU	Juan B. Justo	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI	Arroyo Maldonado			
DGINFU	Niceto Vega	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Cabrera	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Gorriti	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	SI	Calzada	SI				
DGINFU	Costa Rica	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	NO	Calzada	SI	Fuza por debajo de terreno ferroviario			
DGINFU	Soler	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	NO	Calzada	NO	instrucción en momento de relevamiento			
DGINFU	Guatemala	Chacarita-Palermo	Pluvial	Subterráneo	NO	Calzada	SI	Cruza por debajo de Ministerio?			

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Fuente: IATASA - ATEC (2016).

Cuadro 3.19. Instalaciones/cañerías de gas.

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Metrogas	Trelles	Paternal-Chacarita	Gas	Subt	SI	Calzada	SI	Tramo 9 (AD-AE) / Dist. A LM 750m	24"		
Metrogas	Nambury	Paternal-Chacarita	Gas	Subt	SI	Vereda Oeste	SI	H=2,00m / Dist. A LM 6m aprox	6"		A.P.
Metrogas	Montenegro	Paternal-Chacarita	Gas	Subt	SI	Calzada	SI	H=2,00m / Dist. A LM 7,10m	12"		
Metrogas	Dorrego	Paternal-Chacarita	Gas	Subt	SI	Vereda Norte	SI	PBN	7"		
Metrogas	Vera	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	Vereda Este	SI	H=2,00m / Dist. A LM 1,50m	4"		
Metrogas	Valasco	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	calzada / lado est	SI	H=2,10m / Dist. A LM 5,30m	15"		
Metrogas	Aguirre	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	Vereda Este	SI	H=1,40m / Dist. A LM 2,80m	6"		M.P.
Metrogas	Castillo	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	calzada / lado est	SI	Dist. A LM 5m	2"		
Metrogas	Córdoba	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	calzada / lado est	SI	No está clara la documentación	9"		
Metrogas	Nicato Vega	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	calzada / lado est	SI	H=1,20m / Dist. A LM 5m	4"		
Metrogas	Paraguay	Chacarita-Palermo	Gas	Subt	SI	Alada / Vereda es	SI	H=2,00m / Dist. A LM 3,20m	8"		M.P.

Fuente: IATASA - ATEC (2016).

Cuadro 3.20. Trazados de tv, telefonía y fibra óptica.

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Claro	Trelles	Paternal-Chacarita	FO	Subt	SI	Vereda oeste	SI	Tributo			
Claro	Corrientes	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Calzada	SI	Ducto por Subte			
Claro	Villareal	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Vereda oeste	SI	Tributo / FO 144+72 / 1,3m de LM			
Claro	Nicato Vega	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Vereda oeste	SI	2Tributo / FO 48 / 3,3m de LM			

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Cablevisión	Honduras	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Vereda este	SI	Un ducto			
Cablevisión	Honduras	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Vereda oeste	SI	Un ducto			

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Telecom	Trelles	Paternal-Chacarita	Telecom.	Subt	SI	Vereda oeste	SI	Tres ductos / FO urbana			
Telecom	Trelles	Paternal-Chacarita	Telecom.	Subt	SI	Vereda oeste	SI	Monoducto / FO 144 interurbana			
Telecom	Iturri	Paternal-Chacarita	Telecom.	Subt	NO	Vereda oeste	SI	Un ducto / FO urbana			
Telecom	Corrientes	Paternal-Chacarita	Telecom.	Subt	SI	Vereda ste	SI	Dos ductos / FO urbana			
Telecom	Vera	Chacarita-Palermo	Telecom.	Subt	NO	Vereda ste	SI	Un ducto / FO urbana			
Telecom	Córdoba	Chacarita-Palermo	Telecom.	Subt	SI	Vereda ste	SI	Un ducto / FO urbana			
Telecom	Paraguay	Chacarita-Palermo	Telecom.	Subt	SI	Debajo puente	SI	Devanado 15m / FO urbana			

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Telefónica	Trelles	Paternal-Chacarita	FO	Subt	SI	Vereda este	SI				
Telefónica	Corrientes	Paternal-Chacarita	FO	Subt	SI	Vereda oeste	SI				
Telefónica	Nicato Vega	Chacarita-Palermo	FO	Subt	SI	Vereda este	SI				
Telefónica	Paraguay	Chacarita-Palermo	FO	Subt	PBN	Vereda este	SI				

Fuente: IATASA - ATEC (2016).

Cuadro 3.21. Instalaciones/tendidos de energía eléctrica.

NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	ENTRE ESTACIONES	TIPO DE SERVICIO	AEREO / SUBT.	P.A.N. Actual?	Vereda / calzada	REGISTRADO POR EMPRESA	OBSERVACIÓN	Ø	TENSIÓN	PRESIÓN
Edenor	Trelles	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	SI	Vereda este	SI			Media	
Edenor	Trelles	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	SI	Vereda este	SI	Tendido ambas aceras Warnes		Alta tensión	
Edenor	Trelles	Paternal-Chacarita	Comunicaciones	Subterráneo	SI	Vereda este	SI				
Edenor	Doumont Santos	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	NO	calzada	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Doumont Santos	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	NO	calzada	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Caldas	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	NO	vereda norte	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Caldas	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	NO	vereda norte	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Dorrego	Paternal-Chacarita	Comunicaciones	Subterráneo	PBN		SI				
Edenor	Corrientes	Paternal-Chacarita	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda norte	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Vera	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	NO	Vereda este	SI			Alta	
Edenor	Vera	Chacarita-Palermo	Comunicaciones	Subterráneo	SI	Vereda este	SI				
Edenor	Aguirre	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda norte	SI	Prof. Aprox 0.60m		Baja	
Edenor	Quirri	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda norte	SI	Prof. Aprox 0.60m		Baja	
Edenor	Honduras	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda sur	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	
Edenor	Honduras	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda sur	SI	Prof. Aprox 0.60m		Baja	
Edenor	Honduras	Chacarita-Palermo	Comunicaciones	Subterráneo	SI	vereda norte	SI				
Edenor	Honduras	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	vereda norte	SI			Alta	
Edenor	Paraguay	Chacarita-Palermo	Electricidad	Subterráneo	SI	Vereda norte	SI	Prof. Aprox 1.10m		Media	

Fuente: IATASA - ATEC (2016).

3.3.10. PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

Dentro de la CABA, la comuna 1 cuenta con un área de protección histórica en el área circundante a la Av. de Mayo, y también un área comprendida desde Plaza de Mayo hasta la Av. San Juan. El entorno al Parque Lezama también pertenece a esta área de protección histórica. Asimismo, en la comuna existen normativas de protección patrimonial especial, edilicia y ambiental, entre las cuales se encuentran las fachadas arquitectónicas en el entorno a la Plaza San Martín, Diagonal Norte, Perú, y Diagonal

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Sur, Paseo Colón y L. N. Alem, el entorno de Plaza de Mayo y las manzanas comprendidas por las calles Florida, Paraguay, Reconquista, Córdoba, San Martín y Viamonte.

Algunas de estas áreas mencionadas se encuentran fuera del AID, sin embargo, las que sí se localizan dentro del mismo son la Plaza San Martín (la cual se encuentra a 500 m de la estación Retiro), 700 m de la calle L. N. Alem, y las manzanas entre las calles Reconquista, Florida, San Martín y Paraguay, Córdoba y Viamonte.

Por otro lado, en la comuna 2 se encuentra el casco histórico del barrio de Recolecta que conserva valores históricos, arquitectónicos y simbólicos de gran relevancia patrimonial. Dentro de esta zona se encuentra el Cementerio de Recoleta el cual conserva una importancia especial para la historia del país por las personalidades que yacen en el lugar.

En la comuna 14 se encuentra el Parque Tres de Febrero (Bosques de Palermo) el cual ocupa una parte importante al norte de la comuna, y forma parte del área de protección histórica de la CABA. Dentro del mismo se localiza el Museo de Artes Plásticas Eduardo Sívori a 50 m de la traza del FCGSM entre la Av. Pres. Figueroa Alcorta y la Av. Cnel. Marcelino E. Freyre, frente al Rosedal. Este museo expone 4000 piezas (pinturas, dibujos, grabados y tapices) de arte argentino desde la primera mitad del siglo XX hasta la actualidad.

Foto 3.115. Museo de Artes Plásticas Eduardo Sívori.



Fuente: Street View (2017).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Asimismo, sobre la Av. Int. Bullrich, entre la Av. Del Libertador y la Av. Cerviño, se localiza a 100 m de distancia de la traza ferroviaria el Centro Cultural Islámico Rey Fahd. Éste es el centro más grande construido en el exterior por el Reino de Arabia Saudita, y dispone de visitas guiadas algunos días de la semana y del fin de semana.

Foto 3.116. Centro Cultural Islámico Rey Fahd.



Fuente: Street View (2017).

Sumado a esto, sobre la Av. Juan B. Justo, cerca de la estación Palermo y a 40 m aprox. de las vías, se encuentra el espacio de arte La Escalera, una institución que brinda talleres (de teatro, danza, música, entre otros), espectáculos y también ofrece el espacio para la exposición de nuevas ideas artísticas.

Por otro lado, los partidos del conurbano analizados también presentan sitios de patrimonio histórico y cultural. En el caso del partido de Tres de Febrero, existen una Casa Museo “Ernesto Sábato” en el barrio de Santos Lugares y una Casa Museo “Escultor Santiago Parodi” en el barrio de Caseros. También hay un Museo Histórico del Ejército Argentino, y en los jardines del Colegio Militar se encuentran dos Monumentos Históricos Nacionales: la Casa y el Palomar de Caseros. La entrada al Colegio Militar se localiza a 100 m de la traza y a 200 m aproximadamente de la estación El Palomar. La institución es formadora de oficiales del ejército argentino, y funciona como una unidad académica integrante de la Facultad del Ejército. Dentro de las instalaciones del terreno se encuentra un estadio, una plaza de armas, entre otras.

Foto 3.117. Entrada al Colegio Militar de la Nación, cercano a la estación El Palomar.



Fuente: Street View (2017).

En el partido de Morón se encuentra como patrimonio cultural el Museo histórico y de las artes General San Martín, el monumento “Gallo de Morón” ubicado en la Plaza San Martín, el Museo Aeronáutico Nacional, la Biblioteca Municipal Domingo Faustino Sarmiento, y también de relevante construcción se encuentra la Basílica de Morón. Estos establecimientos se encuentran lejanos a la traza del FC y fuera del AID.

Hurlingham conserva un zoológico-museo que contiene diversa colección de fósiles, el Jardín Botánico Arturo Ragonese, y el hipódromo.

En San Miguel se pueden observar edificios antiguos tales como la Municipalidad, la Escuela N° 1, la Catedral, entre otras construcciones antiguas. Asimismo, sobre la calle Domingo Faustino Sarmiento a 100 m de la traza del FC se encuentra la Biblioteca Municipal Popular Domingo Faustino Sarmiento, y contigua a ésta se localiza el Palacio Municipal el cual también se instala a menos de 100 m de la traza.

Por último, el partido de Pilar cuenta con diversos monumentos históricos nacionales como el Templo Nuestra Señora del Pilar, y la Plaza 12 de Octubre. Asimismo, en el partido se asienta un Museo Histórico y Religioso, un Centro Cultural Lope de Vega, un cenotafio de Malvinas Argentinas, entre otros. Éstos se encuentran lejanos a la traza del FC y fuera del AID.

3.3.11. VULNERABILIDAD A DESASTRES NATURALES

En la RMBA, los altos niveles de densidad poblacional y urbanización junto con una serie de factores de vulnerabilidad, dan cuenta de un alto nivel de riesgos de origen antrópico. Así una de las amenazas más recurrentes es el incendio, iniciado por diversas causas (cortocircuito, negligencia, comportamientos inadecuados, escapes, explosiones) y con una frecuencia constante a lo largo del año.

Con recurrencias muy similares entre sí y respecto a los incendios, se ubican las tempestades y las inundaciones. Las tempestades se presentan todo el año, aunque son más frecuentes entre septiembre y abril (los mínimos se ubican en invierno) y tienen una duración típica de 1 a 3 días. Uno de los tipos más frecuentes de tempestad en la costa del RMBA es la sudestada, que afecta directamente el frente costero de la RMBA y no la traza del FC. Una serie de obras de regulación hídrica realizadas recientemente en la CABA, han reducido la peligrosidad de estos eventos de inundaciones.

3.3.12. COMUNIDADES ORIGINARIAS

De acuerdo con la información del Registro Nacional de Comunidades Indígenas (RENACI) y del Programa Relevamiento Territorial de Comunidades Indígenas (RETECI) y la Res N° 115/2012 del Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (INAI), actualizada a mayo de 2022, se han identificado cinco comunidades en las inmediaciones del área de estudio. Todas ellas se encuentran a más de 300m de la zona ferroviaria, cuentan con personería jurídica y se encuentran registradas ante el Registro Nacional de Comunidades Indígenas (Re.Na.C.I.) o ante el Registro Provincial de Comunidades Indígenas (Re.Pro.C.I.) de la Provincia de Buenos Aires. Las comunidades pertenecen a los pueblos Qom, Tupí Guaraní, Guaraní, Mapuche-Tehuelche y Quechua.

Cuadro 3.22. Comunidades Originarias a lo largo de la traza.

NOMBRE	PUEBLO	DEPARTAMENTO / LOCALIDAD	PERSONERÍA JURÍDICA	TIPO INSCRIPCIÓN	NRO. INSCRIPCIÓN Y FECHA	FECHA DEL RELEVAMIENTO Y RESOLUCIÓN INAI	LATITUD	LONGITUD
Comunidad Indígena Daviaxaiqui	Qom (Toba)	Pilar - Presidente Derqui	Inscripta	Nacional	Resolución Ex SDS N° 3036 (27/09/1995)	Culminado (29/09/2009) - Resol. 1167/12	-34,5085	-58,8284
Comunidad Indígena del Pueblo Tupí Guaraní Caaguy Poty	Tupí Guaraní	José C. Paz	Inscripta	Nacional	Resolución INAI N° 125 (15/12/2003)	Culminado (27/09/2009) - Res 243/12	-34,5175	-58,7924
Lof Günüm Ä Küna Mapuche Vicente Catrunao Pincén	Mapuche Tehuelche	San Miguel	Inscripta	Nacional	Resolución INAI N° 363 (16/07/2015)	Sin relevar	-34,5564	-58,67492
Comunidad Pueblo Guaraní Yvyturusú	Guaraní	José C. Paz	Inscripta	Provincial (por convenio)	RESOL-2016-02-SDDHH-CPAI (22/12/2016)	Sin relevar	-34,5168	-58,7924
Comunidad Indígena Mink'akuy tawantinsuyu paq	Quechua	Hurlingham - William Morris	Inscripta	Provincial (por convenio)	RESOL-2021-8-GDEBA-SSDHMJYDHGP (26/11/2021)	Sin relevar	-34,5774	-58,6562

Fuente: elaboración propia en base al Listado de Comunidades Indígenas del Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (2022).

Dos de ellas, la Comunidad Daviaxaiqui y la Caaguay Poty han sido censadas en el marco del Relevamiento Territorial de Comunidades Indígenas (Re.Te.C.I.; Ley N° 26.160).

Figura 3.108. Comunidades originarias en las proximidades de la traza.



Fuente: elaboración propia en base al Listado de Comunidades Indígenas del Instituto Nacional de Asuntos Indígenas y a Google Earth (2022).

3.3.13. CONSULTA PÚBLICA

El recorrido del FCGSM en territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la Provincia de Buenos Aires, otorga al proyecto de electrificación la condición de multijurisdiccionalidad. Se aplican entonces diferentes marcos institucionales y normativos que deben ser articulados como parte de la gestión ambiental del proyecto.

En este sentido, se han realizado dos consultas públicas, la primera durante el año 2017 de manera presencial y la segunda durante el año 2022 con modalidad virtual.

La Primera Consulta Pública se realizó el 27 de marzo de 2017 en el marco del “Proyecto de Mejora del FFCC General San Martín: Ramal Retiro-Pilar”. Se realizó en la Cámara de Comercio e Industria del partido bonaerense de San Miguel, con la presencia del entonces Secretario de Planificación de Transporte de la Nación, el Ing. Germán Bussi, y la Secretaria de Obras de Transporte de la Nación, la Lic. Manuela López Menéndez. La primera presentación fue la descripción del proyecto

en materia de transporte y luego se presentaron los aspectos ambientales del proyecto. Tras las presentaciones el moderador de la jornada invitó a los participantes que se inscribieron previamente a exponer y/o presentar una consulta. De los cuatro inscriptos a participar solo lo hicieron dos, por lo que una vez que éstos finalizaron, se permitió a los asistentes no inscriptos a participar, momento en el que miembros del público formularon preguntas y comentarios. En total asistieron más de 50 personas representando a todos los partidos de la traza. La Jornada fue grabada en su totalidad, incluyendo las presentaciones de los representantes del Ministerio, las exposiciones de los participantes, y el diálogo que se desarrolló posteriormente. Para mayor detalle e información sobre esta convocatoria, se presentan en el Anexo II como fue la instancia de participación ciudadana y las conclusiones de la jornada.

En virtud de los cambios sufridos en el proceso de licitación del presente proyecto, se consideró pertinente generar una nueva instancia de información y consulta a la comunidad. El 6 de septiembre de 2022 se realizó una nueva convocatoria a la comunidad para su participación en una nueva Consulta Pública, la cual tuvo modalidad virtual y permaneció abierta desde el 12 al 26 de septiembre.

La consulta incluyó preguntas orientadas a conocer la opinión de los participantes sobre tres ejes temáticos: mejoras en el servicio, impacto ambiental y mejoras en la seguridad vial y ferroviaria, incluyendo un espacio para dejar comentarios, sugerencias y/o consultas. La convocatoria despertó gran interés y, durante el período en que la consulta permaneció abierta, la página registró unas 1500 visitas y recibió respuestas de 486 participantes. Como resultado de ello, se presenta adjunto al presente EIAS, un documento denominado “Informe de Consulta Pública”, en el cual se sintetiza la descripción del procedimiento empleado, el análisis de la participación obtenida, la formulación de conclusiones y el procesamiento y respuestas a las consultas recibidas.

4. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

4.1. INTRODUCCIÓN

En este apartado se presenta la identificación de los impactos ambientales, tanto positivos como negativos, susceptibles de producirse por las acciones del proyecto analizado. En este sentido, se consideran los efectos del proyecto con relación a cada uno de los componentes del medio receptor, tanto en sus aspectos del medio físico (aire, relieve, suelo y agua) como del medio biótico (patrimonio natural, biodiversidad y paisaje) y antrópico (población, calidad de vida, actividades productivas y económicas, equipamiento e infraestructura urbana y de servicios, conectividad urbana y movilidad, y seguridad vial y ferroviaria).

4.2. MARCO CONCEPTUAL

El presente estudio se basa en el análisis ambiental del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril General San Martín (Ramal Retiro – Pilar). En una primera instancia, se identifican los cambios que podría producir el Proyecto sobre el medio receptor (físico, biótico y antrópico) para posteriormente analizar los principales impactos y valorarlos, tanto cualitativa como cuantitativamente, para sintetizar los resultados de la evaluación de impacto sobre el medio receptor en una matriz de doble entrada que vincula las acciones impactantes y los factores ambientales susceptibles. Esta metodología, “permite identificar y ponderar o evaluar a los impactos a partir de valores otorgados individualmente a un conjunto de criterios utilizados de manera combinada y que, en conjunto, dan cuenta de la importancia del impacto que una acción determinada generaría sobre un factor puntual” (SAyDS).

Para realizar esta evaluación se parte de un marco de referencia (condiciones supuestas) correspondiente al correcto desempeño de los responsables en las etapas del Proyecto en relación con todas las actividades que se desarrollen y que tengan implicancias ambientales. Si bien se reconoce que toda actividad humana tiene efectos sobre el ambiente, solamente algunos de ellos se consideran suficientemente significativos como para ser considerados impactos ambientales.

El impacto ambiental se define como la modificación neta significativa, sea positiva o negativa, de las condiciones, cualidades y/o aptitudes de un componente o proceso

ambiental producida como consecuencia de una acción, proyecto u obra, en sus distintas etapas (construcción, operación y/o mantenimiento). Dicho de otro modo, es la diferencia entre la situación del ambiente modificado como consecuencia de la realización del proyecto, y la situación del ambiente futuro tal como habría evolucionado normalmente sin tal actuación. Esta modificación puede afectar a los componentes y a los procesos que tienen lugar en el sistema ambiental considerado, tanto en sus aspectos físicos y bióticos como socio-económicos.

Los impactos ambientales se identifican, valoran y evalúan en base al análisis de la multiplicidad de relaciones que tienen lugar entre las acciones del Proyecto y el medio receptor físico, biótico y antrópico. Ello se realiza basándose en la información disponible, en los detalles de los procesos intervinientes, en las características de la nueva obra y en la información generada a través de trabajo de campo en el sitio donde se realizará el Proyecto. En base a la utilización de diversas herramientas como la línea de base ambiental, las listas de control o “check list”, los soportes cartográficos y los Sistemas de Información Geográfica (SIG) se realiza la identificación de impactos ambientales para poder elaborar hipótesis sobre cuáles serán los principales cambios que producirá el Proyecto sobre el ambiente.

La valoración permite dimensionar en forma cuantitativa y cualitativa los cambios producidos. Para realizar la valoración se hace uso de herramientas como antecedentes bibliográficos (nacionales e internacionales), marcos legales y reglamentarios, criterios de calidad ambiental, opinión de profesionales y técnicos, y/o métodos de medición analíticos.

Finalmente, la evaluación permite asignar la naturaleza del impacto (beneficioso-perjudicial) y la importancia del impacto sobre el ambiente. Para ello se realiza y presenta una Matriz de Identificación y Evaluación de los Impactos Ambientales que representa y evalúa las principales interrelaciones entre las acciones del Proyecto y los componentes del medio receptor. Esta herramienta permite también comunicar en forma rápida, integrada y sintética los resultados de la identificación, valoración y evaluación de los impactos ambientales realizados en el marco de este Estudio.

4.3. MARCO METODOLÓGICO

A fin de sistematizar este análisis y visualizar el conjunto de diferentes etapas y acciones del Proyecto con relación al medio ambiente receptor se toma como referencia la estructura y contenidos de una Matriz de Identificación y Evaluación de los Impactos Ambientales adecuada y preparada especialmente para este caso.

Dicha Matriz consiste en un cuadro de doble entrada donde:

- Las columnas corresponden a las características o factores del medio ambiente receptor, físico, biótico y antrópico, susceptibles de ser afectadas por las acciones correspondientes a la ejecución del proyecto. En el ítem 4.3.1 se presentan los principales componentes ambientales y los principales procesos del medio receptor considerados.
- Las filas corresponden a las acciones o actividades del Proyecto, con implicancia ambiental, derivadas de las etapas de construcción y su posterior operación. En el ítem 4.3.2 se presentan las principales acciones del proyecto según las distintas etapas mencionadas.

Cada una de las intersecciones entre fila y columna representa una posibilidad de interacción entre una acción correspondiente a las distintas etapas del Proyecto y un componente del medio receptor. Esta interacción en algunos casos será significativa y se considerará impacto ambiental. De acuerdo a esto, se describen posteriormente los impactos sobre los diferentes componentes del medio receptor (físico, biótico y antrópico), en forma sistemática.

4.4. COMPONENTES AMBIENTALES Y CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO RECEPTOR

Para identificar eventuales efectos y caracterizar los impactos ambientales en el medio físico, biótico y antrópico, se han identificado como significativos los siguientes componentes y procesos asociados:

MEDIO FÍSICO

- Aire: emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y emisiones electromagnéticas;
- Relieve;
- Suelos; y

- Agua: drenaje, escurrimiento y calidad.

MEDIO BIÓTICO

- Vegetación y biodiversidad, y
- Paisaje.

MEDIO ANTRÓPICO

- Población y calidad de vida;
- Actividades productivas y económicas;
- Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios;
- Conectividad urbana y movilidad ; y
- Seguridad vial y ferroviaria.

Las principales características de los componentes aquí presentados se desarrollan en el Capítulo 3 de Caracterización del Ambiente.

4.5. ACCIONES DEL PROYECTO

Se identifican las principales acciones que podrían generar impactos sobre el medio receptor. Así primeramente, la etapa de construcción comprende la preparación del terreno y las acciones para la ejecución de la obra. Las acciones identificadas son:

- Obras en estaciones y talleres, que implican:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Instalación de cercos;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra; y
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte).
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías, que implican:
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte);
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra;

- Retiro de la vía principal existente;
- Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud;
- Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías; y
- Renovación de obras de arte.
- Puesta a punto de desagües transversales.
- Electrificación, que implica:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vías, alimentación de servicios auxiliares, etc.);
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para obra de SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelos);
y
 - Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.

Para la etapa de operación se identifican las siguientes acciones:

- Servicios ferroviarios electrificados;
- Funcionamiento de la SET;
- Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros); y
- Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.

4.6. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS

Como se mencionó anteriormente, cada una de las intersecciones entre fila y columna de la Matriz de Impactos representa una posibilidad de interacción entre una acción del Proyecto y un componente del medio receptor. Cuando esta interacción es significativa se considera como impacto ambiental. En base a esto, se utiliza para la valoración de los impactos ambientales y sociales una serie de atributos que se presentan a continuación:

- Signo (positivo/negativo);

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

- Intensidad;
- Alcance;
- Reversibilidad;
- Duración; y
- Probabilidad de ocurrencia.

Para la determinación de la significación se aplicará la siguiente fórmula matemática:

$$\text{Significación} = (I + A + R + D + PO) \times \text{Naturaleza (signo positivo o negativo)}$$

Dónde:

VARIABLE	VALORES		
Intensidad (I)	Alta = 3	Media = 2	Baja = 1
Alcance (A)	Global = 3	Local = 2	Puntual = 1
Reversibilidad (R)	Irreversible = 4	Mediano plazo = 2	Corto plazo = 1
Duración (D)	Permanente = 2		Transitorio = 1
Probabilidad de ocurrencia (PO)	Muy probable = 3	Probable = 2	Muy poco probable = 1

Signo del impacto

Según su carácter o signo, los impactos pueden clasificarse como positivos o negativos:

- **Impactos positivos:** Es el impacto ambiental admitido como positivo tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costos y beneficios genéricos y de los aspectos externos de la actuación contemplada. Significan beneficios ambientales, tales como el fortalecimiento de las aptitudes o potencialidades del ambiente. Implican un mejoramiento de las condiciones de sustentabilidad y/o subsistencia de un ecosistema o de sus componentes.
- **Impactos negativos:** su efecto se traduce en la reducción o pérdida actual o potencial del patrimonio o capital natural, social, físico (equipamiento e infraestructura), estético-cultural, paisajístico, de la productividad de los ecosistemas o agroecosistemas, de su capacidad de uso, o en un aumento de las restricciones ambientales o de incrementos en los riesgos ambientales. Implican un empeoramiento de las condiciones de sustentabilidad y/o subsistencia de un ecosistema o de sus componentes.

Intensidad (I) del impacto

La Intensidad, puede ser valorada en alta, media o baja, según la acción de la obra y el componente considerado:

- **Alta:** impacto cuyo efecto se manifieste como una modificación apreciable del ambiente.
- **Media:** impacto cuyo efecto producirá una modificación del componente del ambiente analizado, pero que dicho cambio no implique su destrucción o desaparición.
- **Baja:** impacto cuyo efecto producirá una ligera modificación del ambiente de tal modo que se generará un perjuicio limitado en el sector afectado.

Alcance (A)

Referente a las características espaciales del impacto, según el carácter los impactos se caracterizan como:

- **Impactos globales:** el impacto afecta un área que excede el área de influencia del proyecto.
- **Impactos locales:** el impacto involucra las zonas aledañas al origen del mismo. Para el presente estudio son consideradas las comunas de la Ciudad de Buenos Aires y los partidos bonaerenses que son atravesados por el FCGSM entre las estaciones Retiro y Pilar.
- **Impactos puntuales:** acción impactante que producen un efecto muy localizado, resultando para el presente estudio el área incluida dentro del área de influencia directa (AID).

Reversibilidad (RV) del impacto

Se refiere a la posibilidad de reconstrucción del componente del medio o factor afectado por el proyecto, es decir, retornando a las condiciones iniciales previas a dicha acción. Se considera únicamente aquella recuperación realizada en forma natural después de que la acción ha finalizado. Se puede considerar de la siguiente manera:

- **Irreversible:** impacto cuyo efecto supone la dificultad extrema de retornar, por medios naturales, a la situación anterior a la acción que lo produce. Se considera una reversibilidad mayor a diez años.
- **Mediano plazo:** después de transcurrido un tiempo de permanencia, entre uno y cinco años, el factor retornará a la condición inicial debido al funcionamiento de los procesos naturales y de los mecanismos de autodepuración del medio.
- **Corto plazo:** después de transcurrido un tiempo de permanencia menor a un año, el factor retornará a la condición inicial, debido al funcionamiento de los procesos naturales y de los mecanismos de autodepuración del medio.

Duración (D) del impacto

Según su duración, los impactos pueden clasificarse como:

- **Impactos permanentes:** suponen una alteración prolongada en el tiempo, incluso aunque se interrumpa la acción causante inicial.
- **Impactos transitorios:** suponen una alteración no permanente en el tiempo, con un plazo de manifestación por lo general corto; generalmente coincide con la duración de la acción que lo provoca.

Probabilidad de ocurrencia (PO) del impacto

Según la probabilidad de ocurrencia, los impactos pueden clasificarse como:

- **Impactos muy probables:** dadas las actividades contempladas para la ejecución del proyecto se espera que estos impactos sean altamente probables.
- **Impactos probables:** debido a las características del proyecto se espera que estos impactos sean medianamente probable.
- **Impactos muy poco probables:** tomando en cuenta los componentes del proyecto se espera que estos impactos sean muy poco probables, siendo rara su ocurrencia.

4.7. CATEGORIZACIÓN DE LOS IMPACTOS

Los impactos serán clasificados en seis categorías de acuerdo a la significación obtenida en la valoración. Dado que los parámetros tomados son 5, y su valor mínimo es 1, entonces el valor mínimo establecido para los rangos de significación es 5 o -5.

VALOR	SIGNIFICACIÓN	VALORACIÓN
> 10	Positivo Alto	
8 a 10	Positivo Moderado	
5 a 7	Positivo Bajo	
	Sin impactos	
-5 a -7	Negativo Bajo	
-8 a -10	Negativo Moderado	
< -10	Negativo Severo	

4.8. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS

4.8.1. MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTALES

Con base en los componentes del medio receptor y las acciones del Proyecto en su actual nivel de definición que fueran presentados precedentemente, y según la metodología para la evaluación de los impactos presentada, se construyó la Matriz de Identificación y Evaluación de los Impactos Ambientales. Dicha Matriz es trabajada tanto cuantitativamente como cualitativamente, desarrollando en consecuencia tres distintos tipos de análisis (vinculados entre sí):

- **Matriz primaria:** detallan el nivel de los impactos de cada acción de la obra para cada componente del medio receptor. Para el presente estudio se estudiaron los valores de intensidad, alcance, reversibilidad, duración y probabilidad de ocurrencia.
- **Matriz cuantitativa:** presentan los valores resultantes de la integración de los atributos o características identificados y analizados en la Matriz primaria.
- **Matriz cualitativa:** para facilitar la comprensión de las matrices, se presenta la matriz cualitativa en donde se representan los impactos con colores, de acuerdo a la jerarquía o categorización establecida.

La matriz cuantitativa y la cualitativa se encuentran presentadas bajo un mismo cuadro. Se presentan a continuación los resultados de la evaluación en las matrices elaboradas.

Cuadro 4.1. Matriz Primaria Negativa de Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales.

		FACTORES AMBIENTALES																												
		MEDIO FÍSICO				MEDIO BIÓTICO				MEDIO ANTRÓPICO																				
		Aire		Campos electromagnéticos	Relieve	Suelos	Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)	Vegetación y biodiversidad	Paisaje	Población y calidad de vida	Actividades productivas y económicas	Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios	Conectividad urbana y movilidad	Seguridad vial y ferroviaria																
Emisiones sonoras y vibraciones	Calidad del aire																													
ETAPAS Y ACCIONES DEL PROYECTO	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Obras en estaciones y talleres	Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	2	1 1 1	2	1 1 1	2	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1					
			Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra	1	1 1 1	1	3 1			1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	2 1	2	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1	1	1 1			
			Instalación de cercos											3	1 4															
			Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)	1	1 1 1					1	1 1 1	1	1 1 1			1	1 1 1			1	1 1 1			1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
		Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)	1	1 1 1				1	1 1 1	1	1 1 1			1	1 1 1			1	1 1 1			1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1		
			Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas	1	1 1 1	1	1 1 1			1	1 1 1	1	1 1 1	2	1 1 1	2	1 1 1	1	1 1 1	1	2 1	2	1 1 1	2	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
			Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra	1	1 1 1	1	3 1			1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1			1	2 1	2	1 1 1	2	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
			Retiro de la vía principal existente	1	1 1 1	1	1 1 1									3	2 1			3	2 1			3	2 1	2	1 1 1	2	1 1 1	
			Conformación, perfilado del terreno y reperfilado del talud	1	1 1 1	1	1 1 1			1	1 1 1	2	1 1 1			3	2 1			3	2 1			3	2 1					
			Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías	1	1 1 1	2	1 1 1			1	1 1 1					3	2 1			3	2 1			3	2 1					
	Renovación de obras de arte																													
	ETAPA DE OPERACIÓN	Servicios ferroviarios	Puesta a punto de desagües transversales																											
			Electrificación	1	1 1 1	1	1 1 1			1	1 4		1	1 1 1	3	1 4	1	1 1 1	1	2 1	3	1 1 1	3	1 1 1	2	1 1 1	2	1 1 1		
			Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)	1	1 1 1	1	1 1 1		1	1 2	1	1 1 1	1	1 1 1	2	1 1 1	2	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1
			Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal	1	1 1 1	1	3 1			1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	2 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo)			1	1 1 1	2	1 1 1		2	1 4	2	1 2	2	1 4	3	1 2	3	1 4	1	1 1 1	1	2 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso			1	1 1 1	1	1 1 1		2	1 4	1	1 4	2	1 4	3	1 4	1	1 1 1	1	1 1 1	1	2 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	1	1 1 1	
Servicios ferroviarios electrificados																														
ETAPA DE OPERACIÓN	Funcionamiento de la subestación transformadora	Funcionamiento de la subestación transformadora	1	1 4	3	3 4	1	1 4	2	1 4	2	2 4	1	1 2	1	1 2	1	1 2							1	1 4				
		Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros)																												
		Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial												1	1 1															

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 4.3. Matriz Cuantitativa y Cualitativa Negativa de Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales.

		FACTORES AMBIENTALES																	
		MEDIO FÍSICO				MEDIO BIÓTICO			MEDIO ANTRÓPICO										
		Emisiones sonoras y vibraciones	Aire		Relieve	Suelos	Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)	Vegetación y biodiversidad	Paisaje	Población y calidad de vida	Actividades productivas y económicas	Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios	Conectividad urbana y movilidad		Seguridad vial y ferroviaria				
Calidad del aire	Campos electromagnéticos																		
ETAPAS Y ACCIONES DEL PROYECTO	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Obras en estaciones y talleres	Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas	7	7			7	7	6	8	8	7	6	8	6	77		
			Instalación de cercos								13							13	
			Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra	7	9			7	5	5	5	5		6	8	6	6	63	
			Limpieza del terreno (desmote, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)					7		6		7			7	7		34	
	Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	Limpieza del terreno (desmote, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)					7		6		7			7	7	34		
			Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas	7	7			7	7	6	8	8	7	6	8	6	77		
			Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra	7	9			7	5	5	5	5		6	8	6	63		
			Retiro de la vía principal existente	7	7							10			10	8	42		
			Conformación, perfilado del terreno y reperfilado del talud	7	7			7	8			10			10		49		
			Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías	7	8		7					10			10		42		
			Renovación de obras de arte															0	
			Puesta a punto de desagües transversales															0	
			Electrificación	Electrificación	Electrificación (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.)	7	7			11		8	13	7			9	8	70
					Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implant. del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)	7	7		9	7	7	7	8	8	7	6	5	6	84
	Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal	7			9			7	5	5	5	5		6	5	6	60		
	Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso	7			7		12	10	12	11	13	7		6	5	5	95		
	Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso	7			7		12	11	12	11	13	5		6	5	5	94		
	ETAPA DE OPERACIÓN	ETAPA DE OPERACIÓN	Servicios ferroviarios electrificados							7							7		
			Funcionamiento de la subestación transformadora	11	13	10		10	11	7		9				9	80		
			Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros)															0	
Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial										6							6		
		95	104	10	40	105	79	96	91	111	21	48	105	85					

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 4.4. Matriz Cuantitativa y Cualitativa Positiva de Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales.

		FACTORES AMBIENTALES																	
		MEDIO FÍSICO				MEDIO BIÓTICO			MEDIO ANTRÓPICO										
		Aire		Campos electromagnéticos	Relieve	Suelos	Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)	Vegetación y biodiversidad	Paisaje	Población y calidad de vida	Actividades productivas y económicas	Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios	Conectividad urbana y movilidad		Seguridad vial y ferroviaria				
Emisiones sonoras y vibraciones	Calidad del aire																		
ETAPAS Y ACCIONES DEL PROYECTO	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Obras en estaciones y talleres	Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas								10				10				
			Instalación de cercos						10		13				13	36			
			Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra									8				8			
			Limpieza del terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)							8		8				16			
	Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Limpieza del terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos)	Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas								10				10			
				Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra								8				8			
				Retiro de la vía principal existente									8				8		
				Conformación, perfilado del terreno y reperfilado del talud									8				8		
				Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías									8				8		
				Renovación de obras de arte					12		12	12	8	12		12	68		
				Puesta a punto de desagües transversales					10			9	8				27		
				Electrificación	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Electrificación (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.)	Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implant. del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)								8			8	
							Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implant. del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)									10			10
							Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal									8			8
	Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso												8			8			
	Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso												8			8			
	ETAPA DE OPERACIÓN	ETAPA DE OPERACIÓN	Servicios ferroviarios electrificados	Funcionamiento de la subestación transformadora	12	15			12	12			15	13	13	15	13	120	
				Funcionamiento de la subestación transformadora									13					13	
				Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros)	12	13							12		13	13	13	76	
				Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial								9	9	8	11	11	11	59	
			24	28	0	0	12	34	10	29	70	160	49	39	62				

Fuente: elaboración propia.

4.8.2. ANÁLISIS DE LA IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

Con respecto a los impactos ambientales negativos y positivos analizados y presentados en las matrices del ítem 4.4.1., se desarrollan en los siguientes puntos la identificación y evaluación a nivel de proyecto de los impactos ambientales asociados a las distintas etapas de construcción y operación de las obras analizadas, ordenados según los componentes del medio receptor (físico, biótico y antrópico).

Como se mencionó precedentemente, la identificación y evaluación de los impactos se realizó en base a la metodología presentada, considerando los criterios y variables planteados, el modelo de matriz diseñado y ajustado para este conjunto de obras en particular, la descripción del proyecto (Capítulo 2) y la caracterización del ambiente (Capítulo 3). Cabe resaltar que, en el caso de las acciones de servicios ferroviarios electrificados y funcionamiento de la subestación transformadora, correspondientes a la etapa de operación se evaluaron los impactos relacionados estrictamente con su funcionamiento. En ese sentido, aquellos impactos generados durante la construcción de la SET o de la electrificación del servicio y que se sostienen durante la etapa de operación, sólo se computan en la construcción.

Impactos sobre la calidad del aire, emisiones sonoras y vibraciones

Durante la etapa de construcción se verá afectada la calidad del aire. La alteración podría generarse por liberación de material particulado, y por emisión de gases de combustión en el área operativa, y en menor medida en el área de influencia directa. Lo mismo puede señalarse en cuanto a la generación de ruidos y vibraciones derivados de las acciones de las obras. Se considera que las tareas del Proyecto que repercutirán sobre el componente aire son:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósito de materiales y oficinas.
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños,

desmalezado y desmonte).

- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte).
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósito de materiales y oficinas.
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
 - Retiro de la vía principal existente;
 - Conformación, perfilado del terreno y re perfilado del talud; y
 - Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.).
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimientos de maquinarias, equipos, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelos);
y
 - Obras civiles en el predio de la SET y camino de acceso.

A su vez, durante la fase de operación se estima que las tareas que podrán afectar al componente aire son las siguientes:

- Funcionamiento de la subestación transformadora.

En este contexto, dentro de los impactos negativos analizados, se estima que la generación de ruidos y vibraciones y la emisión de gases de combustión, junto con el movimiento de suelos y el volcado de balasto que conlleva al levantamiento de polvo, podrán afectar la calidad del aire. En síntesis, durante la etapa de construcción y durante la etapa de operación de la subestación transformadora se espera la afectación de las variables en

estudio por los siguientes factores:

- Emisiones de ruidos y gases de combustión por la circulación de maquinaria desde y hacia los obradores; implantación y funcionamiento de obradores; limpieza del terreno; excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la SET y camino de acceso; y obras civiles.
- Incremento de polvos en suspensión provenientes de la maquinaria afectada a las tareas relacionadas a las obras, en particular de los trabajos de movimientos de suelos, colocación de balasto granítico y renovación de vías.
- Incremento en el nivel de vibraciones debido a la circulación de equipos y maquinarias a lo largo de la zona de obras.
- Incremento de ruidos por el funcionamiento de la subestación transformadora.

En términos generales, los impactos con respecto a la calidad del aire, emisiones sonoras y vibraciones son evaluados como impactos negativos bajos (con excepción de la colocación de balasto para la renovación y el mejoramiento de vías y aparatos de vías, y los movimientos de suelo generados para acondicionar el terreno de la SET y el camino de acceso) y de alcance puntual, a excepción de la emisión de gases de combustión generada por el movimiento de maquinarias que tiene un alcance global. Asimismo, todos los impactos son de corto plazo ya que son impactos acotados al tiempo que dura la obra y de duración transitoria, salvo el funcionamiento de la subestación transformadora que es irreversible y permanente. En cuanto a la probabilidad de ocurrencia, la probabilidad de que ocurran estos impactos es alta para todas las acciones consideradas.

Debe resaltarse el impacto particular que podría llegar a tener el funcionamiento de la subestación transformadora sobre la calidad de aire. En las instalaciones se utiliza hexafluoruro de azufre (SF_6) como aislante eléctrico que es, a su vez, un gas de efecto invernadero con elevado potencial de calentamiento. El mismo podría llegar a liberarse debido a pérdidas por un funcionamiento anormal del sistema por una falla. Dado que no se generan pérdidas en condiciones normales de operación se espera que este impacto sea muy poco probable. Cabe mencionar, que la SET contará con un sistema de alarma para prevenir la ocurrencia de estos eventos. En atención a lo antedicho, se caracteriza dicho

impacto como alto, de alcance global, irreversible, permanente y muy poco probable.

Por otra parte, el funcionamiento de la SET generará campos electromagnéticos. Sin embargo, se espera que los valores emitidos por la presencia de los transformadores sea prácticamente nulo, considerando el diseño especial de sus recintos, siendo estos compatibles a los determinados por la Resolución ENRE 77/98. En este sentido, se espera que este impacto sea bajo, de alcance puntual, irreversible, permanente y probable.

En cuanto a los impactos positivos, debe considerarse que durante la etapa de operación se espera una importante disminución en la emisión de ruidos, en comparación con la situación actual. Esta condición se da principalmente por dos factores: las características del nuevo material rodante (trenes eléctricos) y de la renovación de vía, que incluye la presencia de rieles largos soldados (RLS) en su conformación. Para verificar y cuantificar esta situación, se desarrollaron modelos predictivos de emisiones de ruidos de las distintas situaciones.

Las situaciones evaluadas y proyectadas en los mapas de ruido que se presentan a continuación son las siguientes:

- Mapa de Ruido 1: Tren diésel - eléctrico sobre superestructura actual a nivel.
- Mapa de Ruido 2: Tren eléctrico futuro sobre superestructura renovada a nivel.

El entorno generado consiste en una situación ficticia originada en un recorte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de un radio de 160 m, de un tramo de vías de ferrocarril con edificaciones próximas. Este entorno se considera una situación típica del ferrocarril atravesando áreas residenciales, siendo la situación acústica más sensible. Dado que el objetivo del estudio es la evaluación del impacto acústico en áreas acústicamente sensibles, se definieron receptores en las fachadas de las edificaciones. Esto permite visualizar los promedios energéticos de niveles de ruido alcanzados en cada planta de los edificios expuestos al ruido, y evaluarlos en función de los límites máximos permisibles establecidos

Los resultados de las simulaciones de cada situación se detallan en el siguiente cuadro, donde se muestra la situación del Tren Diésel y Tren Eléctrico.

Cuadro 4.5. Cuadro comparativo sobre generación de ruido por Tren Diésel y Tren Eléctrico

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Receptor	Diésel		Eléctrico		Diferencia	
	Día (dBA)	Noche (dBA)	Día (dBA)	Noche (dBA)	Día (dBA)	Noche (dBA)
Fachada A - 1,6 m	65,6	63,8	59,6	59,6	-6,0	-4,2
Fachada B - 1,6 m	65,7	63,9	59,6	59,6	-6,1	-4,3
Dist. 50 m - 1,6 m	55,2	53,4	48,9	48,9	-6,3	-4,5
Dist. 75 m - 1,6 m	50,8	49,0	44,6	44,6	-6,2	-4,4
Fachada A - 4 m	66,1	64,4	60,2	60,2	-5,9	-4,2
Fachada B - 4 m	66,2	64,4	60,3	60,3	-5,9	-4,1
Dist. 50 m - 4 m	57,0	55,2	50,9	50,9	-6,1	-4,3
Dist. 75 m - 4 m	51,7	49,9	45,6	45,6	-6,1	-4,3
Fachada A - 7,5 m	65,9	64,2	60,0	60,0	-5,9	-4,2
Fachada B - 7,5 m	66,0	64,2	60,1	60,1	-5,9	-4,1
Dist. 50 m. - 7,5 m	57,3	55,5	51,3	51,3	-6,0	-4,2
Dist. 75 m. - 7,5 m	53,1	51,4	47,0	47,0	-6,1	-4,4
Fachada A - 10 m	65,5	63,7	59,6	59,6	-5,9	-4,1
Fachada B - 10 m	65,5	63,8	59,7	59,7	-5,8	-4,1
Dist. 50 m. - 10 m	56,8	55,0	50,7	50,7	-6,1	-4,3
Dist. 75 m. - 10 m	52,7	50,9	46,6	46,6	-6,1	-4,3

Fuente: ASAE, CSYA. Edición y cálculo de diferencia propio (2016)

En la comparación de la situación actual de Tren Diesel-Eléctrico con la situación futura de Tren Eléctrico, se observan mejoras en los niveles de ruido en el orden de los 4-6 dB, llegando a estar por debajo del Límite Máximo Permissible para el período diurno del Área de Sensibilidad Acústica en el Ambiente Exterior (ASAE) Tipo II establecida. Esto se debe a un efecto conjunto, no sólo por el cambio en el sistema de propulsión sino también producto del cambio de las actuales vías por vías conformadas por rieles largos soldados sin juntas.

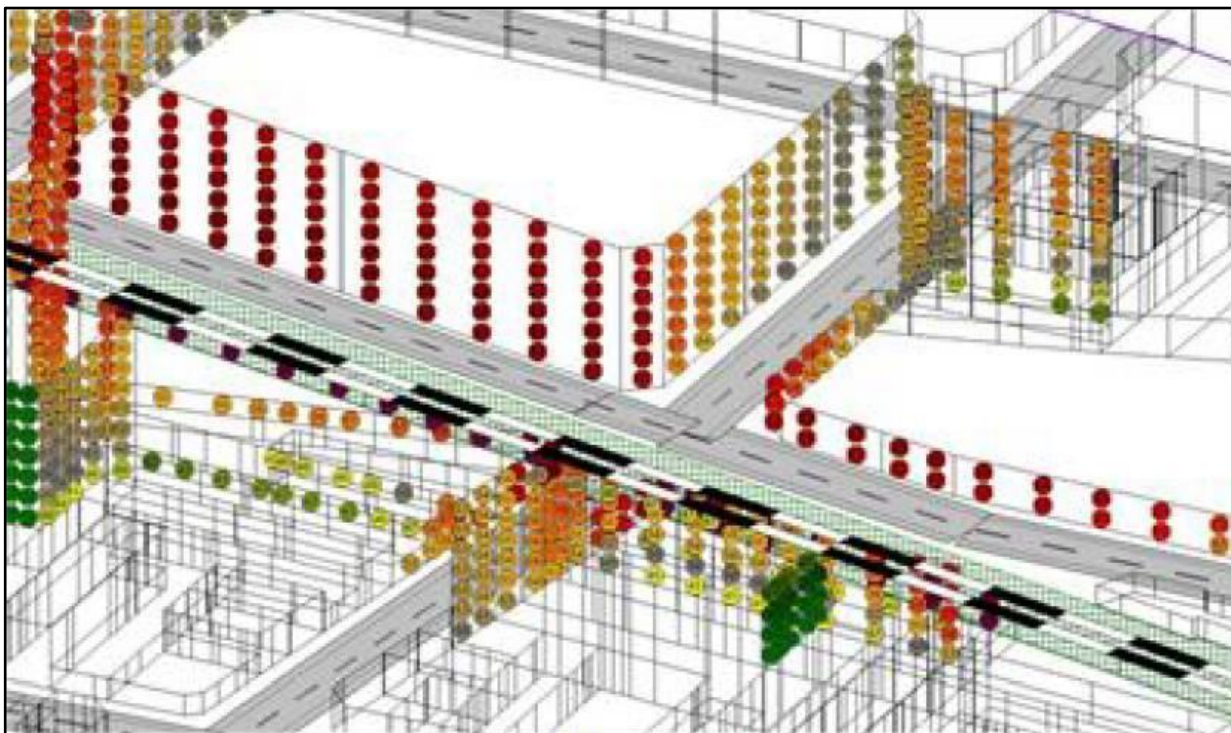
A modo ilustrativo, se muestra a continuación figuras modeladas donde se visualiza la

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

comparación de emisión sonora entre el ferrocarril a diésel y el ferrocarril eléctrico.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Figura 4.1. Modelado de ruido sobre receptores residenciales.



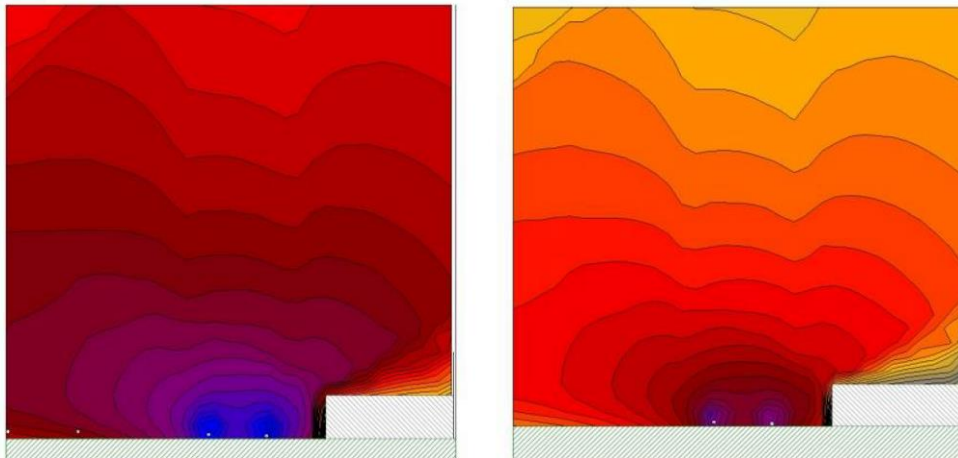
Fuente: ASAE, CSYA (2016).

Figura 4.2. Modelado de ruido sobre receptores residenciales. Tren eléctrico.



Fuente: ASAE, CSYA (2016).

Figura 4.3. Malla vertical Tren Diésel (figura a la izquierda) y malla vertical Tren Eléctrico (figura a la derecha)



Fuente: ASAE, CSYA (2016).

Las mismas consideraciones que justifican la disminución de ruidos (formaciones eléctricas nuevas, presencia de rieles largos soldados, mejores sistemas de frenos), son las que permiten establecer la expectativa de una sensible disminución en la presencia de vibraciones, significando un importante impacto positivo.

Con relación a las emisiones sonoras y a las vibraciones, se espera que los impactos tengan una intensidad media y un alcance puntual limitado al área de influencia directa del proyecto. A su vez, se espera que sean impactos irreversibles, permanentes y con una alta probabilidad de ocurrencia.

Por otra parte, se esperan mejoras sobre la calidad del aire en cuanto a los servicios ferroviarios electrificados y los nuevos equipamientos y sistemas de seguridad, alcanzando para la primera acción un impacto positivo alto, y bajo para la segunda. Sin embargo, para todas las acciones mencionadas anteriormente todos los impactos serían globales, irreversibles, permanentes y de alta probabilidad de ocurrencia.

Si bien la tracción eléctrica generará menos emisiones de contaminantes a la atmósfera que el funcionamiento de trenes por diésel, puede considerarse que gran parte de la energía generada actualmente en la Argentina es por medio de la quema de combustibles fósiles, lo que produce de manera indirecta emisiones de, por ejemplo, CO₂ a la atmósfera. Es entonces que dicha contaminación indirecta, que podría generar la tracción eléctrica de los

ferrocarriles, dependerá de cómo se genera la electricidad en el país (con energías renovables, con centrales de gas, carbón, nucleares, etc.).

Sin embargo, debe considerarse que, si bien gran parte de la energía a utilizar para la tracción de los ferrocarriles eléctricos provendrá en la actualidad de la quema de combustibles fósiles, el motor eléctrico no genera emisiones directas, por lo cual la calidad del aire se verá notablemente beneficiada por este cambio (diésel a eléctrico).

Además, en este orden de ideas, se estima que las mejoras en el ferrocarril (incluido el incremento de velocidad del mismo) generará un cambio de movilidad en un número considerable de pobladores (pasando del automotor y colectivos, al ferrocarril), lo que conlleva a una reducción del número de rodados que circulan diariamente y, en consecuencia, una reducción de las emisiones liberadas a la atmósfera.

Por todas las razones expuestas, se entiende que esta reducción de emisiones a la atmósfera a través del cambio tecnológico (electrificación de la línea), además del beneficio en términos globales por su contribución en la disminución de gases efecto invernadero, permitirá mejorar la calidad del aire, con lo cual se refleja el impacto positivo en la matriz analizada.

Impactos sobre el relieve y suelo

Se identifican impactos producidos sobre el relieve y suelo durante la etapa de construcción, asociados a las siguientes acciones:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas.
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
 - Limpieza del terreno (desmonte, desmalezado, retiro de residuos y elementos extraños).
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Limpieza del terreno (desmonte, desmalezado, retiro de residuos y elementos extraños);

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas.
- Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
- Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud; y
- Colocación de balasto granítico, terminado y mecanizado de vías.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias);
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para obra de la SET y catenarias, sendas, sanitarios, etc.);
 - Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno y movimientos de suelo); y
 - Obras civiles en el predio de la SET y camino de acceso.

A lo largo del área operativa no se ha detectado la presencia de grandes superficies con suelos fértiles que puedan resultar afectadas por la ejecución de algunas de las obras proyectadas. Además, el proyecto no incluye importantes movimientos de suelos, por lo que se estima que los impactos producidos se encuentran valorados como bajos, con excepción de la actividad de excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la SET y el camino de acceso, la cual tiene un impacto alto para ambos componentes (relieve y suelo). Asimismo, se espera que la ejecución de las obras civiles para la construcción de la SET y el camino de acceso tengan un impacto directo sobre el relieve aunque el principal impacto estará dado por las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno. Se espera que todos estos impactos tengan un alcance puntual, sean reversibles en el corto o mediano plazo y transitorios, menos el movimiento producido para la instalación de catenarias, el acondicionamiento del terreno para el componente suelo y relieve y la ejecución de las obras civiles para la construcción de la SET y el camino de acceso, que serán impactos irreversibles y permanentes. Con relación a la probabilidad de ocurrencia, se

espera que las acciones mencionadas tengan un impacto altamente probable.

La remoción de vegetación puede causar una pérdida de cobertura vegetal que promueva, en cierta medida, la erosión hídrica. Sin embargo, considerando que difícilmente el suelo quede totalmente descubierto, su impacto es reducido. Aparte del impacto generado por los movimientos de suelo y las tareas de limpieza del terreno, la causa de mayor relevancia en cuanto a la afectación del suelo puede darse por derrames de sustancias contaminantes (combustibles, aceites, lubricantes), causados por la actividad de maquinarias, vehículos y equipos, tanto en el desarrollo de las actividades, como durante los procesos de mantenimiento, carga de combustibles y recambios o recargas de fluidos.

Durante la etapa de operación, se espera como única problemática vinculada al suelo aquella relacionada al funcionamiento de la subestación transformadora. Debido a que la misma utiliza aceite en sus transformadores, pueden requerir de un reemplazo en procesos de mantenimiento. Sin embargo, el mismo es recuperable y su reemplazo es una medida de última instancia frente a fallas previas en el mantenimiento. Por ello se considera que los impactos serán de una intensidad media, puntuales, irreversibles, permanentes y de muy baja probabilidad.

En particular, las consideraciones generales muestran una mirada positiva sobre el factor ambiental suelo ya que:

- Las nuevas formaciones, al poseer tracción eléctrica, eliminan la operación de carga de combustibles fósiles, que se presenta como una de las actividades susceptibles de provocar derrames accidentales.
- No se producirán derrames de combustibles durante la circulación de los trenes ya que las formaciones nuevas, al poseer tracción eléctrica, no generan pérdidas o derrames que podrían observarse desde los tanques o ductos de conducción en los motores diésel.
- Las nuevas formaciones están provistas de moderna tecnología y altos estándares de diseño y constructivos, de modo que posibilita minimizar e incluso eliminar los derrames de fluidos de los sistemas hidráulicos y lubricantes desde las formaciones

en su operación diaria, situación que actualmente se presenta con frecuencia.

Se espera que la operación de los servicios eléctricos sea un impacto de intensidad media, alcance puntual, irreversible, permanente y de alta probabilidad de ocurrencia. Si bien estos beneficios no redundan en una mejora sobre la situación actual de los suelos, sino que implican meramente evitar alteraciones mayores, es apropiado incluirlos en la matriz. Esto se justifica al entender que la matriz representa la comparación entre una situación sin proyecto, en la cual el factor mencionado recibirá alteraciones acumulativas, y una situación con proyecto que morigerará este impacto.

Impactos sobre el agua

Se consideran los aspectos relacionados con el agua vinculado al Proyecto, específicamente con su drenaje y escurrimiento. Durante la etapa de construcción, este factor podría verse afectado por las tareas asociadas a los siguientes trabajos:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas; y
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas.
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
 - Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud; y
 - Renovación de obras de arte.
- Puesta a punto de desagües transversales.
- Electrificación:
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimiento de suelos, etc.); y
- Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.

En líneas generales, los impactos negativos durante la etapa de construcción son escasos, oscilando entre bajos y medios, de alcance puntual, reversibles en el corto plazo y transitorios, a excepción del impacto generado por las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la SET y camino de acceso y las obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso, que se espera que sean irreversibles y permanentes.

Con respecto a las aguas superficiales, debe considerarse que el área ya cuenta con una obra lineal y que gran parte de la obra implica la mejora de la misma (con la instalación de las catenarias). Se estima que el proyecto no modificará el actual régimen de escurrimiento superficial de aguas pluviales. Los cambios superficiales en zonas de obras, obradores y depósitos pueden modificar las condiciones de escurrimiento de las aguas pluviales, generando anegamientos en lugares no deseados y riesgo de erosiones localizadas.

A su vez, se estima una eventual contaminación del agua de escorrentía superficial en los obradores (en zanjas y cunetas para drenaje de excedentes pluviales temporarios por derrames ocasionales de materiales, aceite, combustibles y lubricantes en los sectores de depósitos, entre otros). Además, se estima que las distintas acciones de la obra, como los movimientos de suelos y maquinaria, pueden dar lugar a la ocurrencia de vertidos accidentales de contaminantes en la superficie de los terrenos que por escorrentía pudieran finalmente desembocar en cursos fluviales. Más allá de que este impacto no resulta muy probable, se busca minimizarlo por las acciones de mitigación que se desarrollen para controlar el vertido de líquidos contaminantes en el suelo, programa de contingencias, y el control de las escorrentías superficiales.

Por su parte, con relación a los acuíferos, cualquier posible impacto sobre la calidad de las aguas subterráneas, provocado por la construcción de las obras, va a estar relacionado con

el vertido de contaminantes sobre la superficie del terreno, en cauces de ríos y afluentes, con vertidos directos en la zona saturada de los acuíferos, a través de excavaciones a cielo abierto, pozos y cualquier otro tipo de sondeo, etc. El riesgo de contaminación por vertidos accidentales es mayor, cuanto mayor y/o más tóxico es el líquido vertido, y cuanto más superficial sea el nivel freático. Este riesgo resulta muy poco probable dado la inexistencia de excavaciones profundas durante las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno.

Por su parte, en cuanto a los impactos positivos durante la etapa de construcción se espera que con la puesta a punto de desagües transversales y la renovación de las obras de arte, se facilite el normal escurrimiento superficial de las aguas, alcanzando con ello un impacto positivo moderado. Cabe mencionar que se espera que el impacto positivo producido por la renovación de las obras de arte sea irreversible mientras que para la actividad de puesta a punto de desagües transversales sea reversible en el mediano plazo, dado que dicha actividad consiste en una limpieza general de los desagües que podría requerir la implementación de tareas de mantenimiento frecuente. Sin embargo, se considera que este impacto es permanente debido a que con mantenimiento periódico el beneficio puede perdurar en el tiempo.

Las aguas subterráneas son susceptibles de ser alteradas a través de la percolación de aguas superficiales contaminadas por derrames accidentales, lo que resulta muy poco probable debido a que la probabilidad de ocurrencia de derrames de gran magnitud es baja. Durante la etapa de operación, este impacto resulta de muy baja probabilidad de ocurrencia considerando las condiciones de operación que plantea el proyecto para el ferrocarril, ya que las formaciones que circulan son eléctricas, representando una posible mejora respecto a la situación sin proyecto. En este sentido, se espera que este impacto tenga una intensidad media, sea de alcance puntual, irreversible, permanente y muy poco probable.

Por otra parte, durante la etapa de operación, se considera que el funcionamiento de la subestación transformadora puede afectar los cuerpos de agua superficiales o subterráneos. Como se mencionó en el apartado correspondiente a suelos, la SET utiliza aceite en sus transformadores, pudiendo requerir de reemplazo durante los procesos de mantenimiento. Considerando lo excepcional de dicho reemplazo es que se entiende que el impacto será de

una intensidad media, local, irreversible, permanente y de baja probabilidad.

Impactos sobre la vegetación y biodiversidad

Con respecto a la flora, al ser la obra desarrollada casi en su totalidad sobre la zona de ocupación de vías, no se manifiesta una gran transformación de la vegetación en los sectores afectados. Los mayores impactos van a suceder en el lugar de emplazamiento de la subestación eléctrica transformadora y del camino de acceso, así como transitoriamente sobre sectores donde se instalen y funcionen los obradores, depósitos, oficinas, y circulen maquinarias, entre otros. En este sentido, se espera que la vegetación y la biodiversidad se vean afectados por las tareas asociadas a los siguientes trabajos:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra; y
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte).
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte);
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas; y
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.);
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para obra de SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno (limpieza y nivelación del

terreno, movimientos de suelo); y

- Obras civiles para la construcción de la SET y caminos de acceso.
 - Servicios ferroviarios electrificados.
 - Funcionamiento de la SET.
 - Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.

Se espera que estos impactos sean de baja intensidad, puntuales, de corto plazo y transitorios, a excepción de los impactos generados por las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la subestación eléctrica transformadora y el camino de acceso que presentarán una intensidad alta, una reversibilidad en el mediano plazo y serán permanentes. Cabe señalar que se espera que la reversibilidad sea del mediano plazo dado que el área a intervenir para el caso de la implantación del obrador para la SET, a diferencia del caso para obras en talleres y estaciones, no se encuentra antropizada por lo que la recuperación del ecosistema a un estado anterior, en cuanto a biodiversidad, tendrá mayor demora.

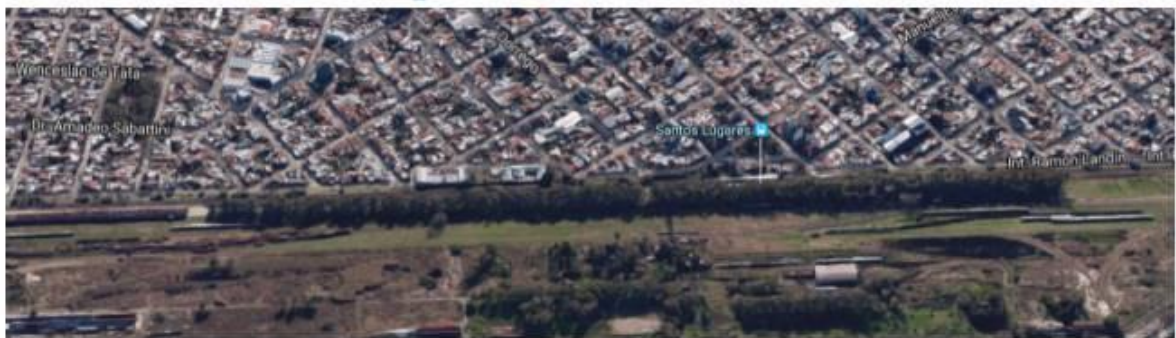
Dado que la infraestructura para la conducción eléctrica (catenaria) demanda una especial atención a las condiciones del arbolado circundante, ya que, por ejemplo, la caída de ramas o árboles puede comprometer la conducción eléctrica, es probable que sea necesario intervenir sobre los ejemplares arbóreos presentes en los bordes de la traza, por lo que la probabilidad de ocurrencia de este impacto será alta. Asimismo, se espera que las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la SET y el camino de acceso tengan la misma probabilidad de ocurrencia debido a que se va a afectar un área con presencia principalmente de arbustos y herbáceas para la ejecución de la SET, con la consecuente afectación sobre la biodiversidad.

Por su parte, con respecto a la fauna, durante la etapa de construcción y por las características del trabajo, no se prevé impacto alguno sobre la fauna del entorno, al tratarse de una zona fuertemente antropizada. Únicamente podrían generarse impactos por la construcción de la SET y el camino de acceso por algunas molestias de manera indirecta sobre la fauna por la generación de ruidos, vibraciones y diversas emisiones gaseosas por las distintas acciones de obra.

Durante la etapa de operación, se podrían generar molestias por la generación de ruidos por el funcionamiento de la subestación eléctrica transformadora. Asimismo, debe considerarse que la instalación de las catenarias como elemento asociado a la transmisión de energía a las formaciones, presenta ciertas exigencias con incidencia sobre el arbolado presente. El sistema requiere, además de una sección libre para su instalación, la necesidad de controlar aquellos árboles que, por caída total o por caída de alguna de sus ramas de magnitud, puedan provocar cortes sobre el tendido. Esta situación no se da en el desarrollo de la traza, aunque se deberá verificar esta condición durante la etapa del relevamiento final del proyecto. Es factible que se presente la necesidad de realizar, de acuerdo a la revisión técnica de los especialistas, acciones de poda y recorte sobre ramas que, por su condición o estado, representan un factor de riesgo en este sentido.

Un caso particular se da en los talleres Alianza, donde se presenta una arboleda instalada, en especial una línea de eucaliptus de larga edad y porte, que exigirán que se adapte en lo posible el proyecto para evitar la intervención sobre ellos. Sin embargo, este componente quedaría por fuera del componente de electrificación considerado en este estudio. Si el proyecto no puede adaptarse a las condiciones que eviten la intervención, la misma estará basada en la poda de ramas que presenten potencial peligro o la remoción de ejemplares (el trasplante de estas especies resulta técnicamente imposible en términos prácticos). Llegada esta última situación, se deberá mitigar el impacto negativo con los componentes de reforestación que compensen el efecto producido, en las cantidades que indique la normativa vigente en el municipio de Tres de Febrero y en caso de no existir, compensar tres ejemplares por ejemplar extraído. En este sentido, para cumplir con las salvaguardas del Banco Interamericano de Desarrollo se deberán plantar especies nativas.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar



Arboleda de Eucaliptus en Talleres Alianza

Finalmente, se estima que la fauna podrá ser perjudicada por el funcionamiento del servicio ferroviario electrificado a causa del incremento de la velocidad de los coches y las interferencias dadas por la presencia de catenarias, con respecto a los cruces de animales domésticos y los impactos sobre aves. Si bien el medio donde se llevará a cabo el Proyecto es sobre un área ya modificada, se considera que se introducen cambios (aumento de velocidad ferroviaria y presencia de las catenarias) cuya adaptación en la fauna podrá llevar un tiempo, resultando en consecuencia en un aumento de animales heridos y/o muertos por interacción o contacto con las catenarias e intento de cruces de vías. Cabe mencionar, que este impacto será de intensidad baja, puntual, de mediano plazo, permanente y poco probable.

Con relación a los impactos positivos, la instalación de cercos limitará la circulación de la fauna presente, contribuyendo a evitar o contrarrestar el aumento de animales domésticos heridos y/o muertos por el intento de cruce. Este impacto será de intensidad baja, puntual, irreversible, permanente y probable.

Impactos sobre el paisaje

Durante la etapa de construcción, este factor podría verse afectado por las tareas asociadas a los siguientes trabajos:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósito de materiales y oficinas;
 - Instalación de cercos;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra; y
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte).
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósito de materiales y oficinas; y
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vías, alimentación de servicios auxiliares, etc.);
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para obra de SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimiento de suelo, etc.); y
 - Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.

El impacto de las obras vinculadas al Proyecto en el paisaje vendrá determinado por la intrusión de elementos antrópicos en el medio, la modificación de elementos naturales y la alteración en las propiedades morfológicas: líneas, forma, color, textura y unicidad del paisaje. Las acciones de construcción producirán cambios considerables y de diferentes dimensiones en las actuales percepciones del paisaje que tiene la población local. La forma en que se concibe el ramal del FCGSM cambiará con la realización del proyecto. Si bien es una zona ya modificada de manera antrópica, la electrificación de las vías y todos los elementos que ello conlleva (catenarias, cables de alimentación de circuitos de vía, etc.), la instalación de cercos, las tareas de excavación y acondicionamiento del terreno y la ejecución de las obras para la construcción de la SET y camino de acceso generarán un cambio de intensidad alta, puntual, irreversible y permanente en el paisaje del lugar.

Del mismo modo, durante la fase de construcción, puede impactarse de forma negativa sobre este factor, especialmente por la presencia de obradores y oficinas, maquinarias y movimiento de vehículos y equipos, que tendrán incidencia en la calidad y percepción del paisaje circundante, por parte de la población. Sin embargo, estos impactos negativos son de intensidad media o baja, puntuales, reversibles en el corto plazo, transitorios y deben ser atendidos como parte de las actividades del proyecto.

Por su parte, la limpieza de zona de vías y la renovación de obras de arte, así como el mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento vial generaría un impacto positivo sobre el paisaje. Se espera que estos impactos sean de baja intensidad y de alcance puntual. Si bien se espera que sean reversibles en el corto o mediano plazo, a excepción de la renovación de obras de arte que sería irreversible y permanente una vez ejecutada la tarea.

Impactos sobre la población y calidad de vida

Se considera que los impactos sobre la calidad de vida de la población serán mayormente negativos durante la etapa de construcción, principalmente por la generación de ruidos de la maquinaria y los trabajos, oscilando entre valores bajos y medios en los casos de mayor proximidad a las obras. Sin embargo, durante la etapa de operación serán notablemente positivos, alcanzando valores considerablemente altos.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Entre las acciones del Proyecto que repercutirán negativamente sobre este factor se encuentran:

- Obras en talleres y estaciones:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra; y
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte).
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Limpieza del terreno (incluye remoción de residuos, elementos extraños, desmalezado y desmonte);
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra;
 - Retiro de la vía principal existente;
 - Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud; y
 - Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.).
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza de terreno, implantación del obrador para obra de SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
 - Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;
 - Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelos, etc.); y
 - Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.
- Funcionamiento de la subestación transformadora.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

En base a que el área del Proyecto transita sobre una extensa zona urbana de la Ciudad de Buenos Aires y 6 partidos del conurbano bonaerense, se esperan diversas molestias a la población y afectación sobre la calidad de vida de estos. Se identifican las siguientes consecuencias negativas de la obra:

- Modificación de la calidad del aire por actividades de obra;
- Generación de ruidos y vibraciones por actividades de obra;
- Modificación en el paisaje;
- Posible reducción de accesibilidad por emplazamiento de obradores y oficinas; y
- Afectación al normal funcionamiento ferroviario.

En este contexto, se estima que las emisiones no controladas sobre el aire podrían afectar la calidad de vida de los habitantes próximos al área operativa de la obra, así como al propio personal de obra involucrado (mediante la emisión de material particulado y de gases de combustión). Con respecto a los ruidos y vibraciones, debe considerarse que no se trata de un proyecto que se desarrolla como un nuevo corredor ferroviario en una zona sin actividad de forma genérica, sino que se trata de una zona intervenida donde circula actualmente el FCGSM y se encuentra fuertemente modificada. Sin embargo, el aumento de ruidos y vibraciones como consecuencia de las acciones de obra pueden producir una serie de efectos negativos, a nivel fisiológico, psicológico y de comportamiento sobre la población receptora del mismo, reduciendo en consecuencia su calidad de vida.

La instalación y el funcionamiento de obradores y oficinas, y las actividades de obra pueden reducir la accesibilidad de los vecinos frentistas a la zona de obra por desvíos y/o cortes en el tránsito vehicular, así como por la afectación a la circulación peatonal. Asimismo, se verían afectados por los cambios en el paisaje y por interrupciones en la provisión de los servicios eléctricos y de agua y saneamiento en caso de suceder daños ocasionales sobre el tendido que pasa adyacente a la zona de obras. Por otra parte, las tareas de obra van a generar posiblemente afectación sobre el normal funcionamiento del ferrocarril San Martín, lo que implica un impacto negativo alto. Ahora bien, dicha afectación será acotada a los horarios de interrupciones ferroviarias que requerirán algunas tareas de obras y no a la totalidad del tiempo que dure la obra.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

En este contexto, se espera que todos estos impactos sean reversibles en el corto plazo y transitorios porque estarán asociados al tiempo que dure la obra. Cabe resaltar que se esperan probabilidades de ocurrencia y categorías de intensidades diversas en función de la actividad considerada.

Durante la etapa de operación, dado que la subestación eléctrica transformadora estará en un predio alejado de viviendas, solamente se espera que el impacto negativo esté relacionado con el impacto visual del edificio. Por lo tanto, el impacto será bajo, puntual, irreversible y permanente debido a que si bien se generará un acostumbramiento a este nuevo paisaje la modificación del original es definitiva. De todas maneras, este último impacto se podría minimizar con la implementación de un plan de forestación para la subestación.

Ahora bien, en cuanto a los impactos positivos se consideran valores que oscilan entre altos y bajos, cuyo origen se vincula a las siguientes acciones:

- Instalación de cercos.
- Renovación de obras de arte.
- Puesta a punto de desagües transversales.
- Servicios ferroviarios electrificados.
- Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros).
- Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.

La instalación de cercos en tramos puntuales a lo largo de la traza implica una limitación a los cruces informales presentes en diferentes zonas del conurbano bonaerense. Esta mejora se entiende como un beneficio y un impacto positivo para los pobladores y su calidad de vida ya que se espera una reducción en los accidentes y/o muertes relacionados con los cruces en zonas donde no existen señalizaciones o elementos de seguridad. Este impacto será alto, puntual, irreversible, permanente y muy probable.

La renovación de obras de arte y la puesta a punto de desagües implican, entre otras, una mejora de la calidad de vida en la medida que previenen la acumulación de agua.

Considerando la incidencia de enfermedades por vectores como el mosquito, que prolifera en agua estancada y transmite Dengue, Zika y Chikungunya, es que estas acciones se entienden como beneficiosas sobre la calidad de vida de la población en el AID del proyecto.

En cuanto a las restantes acciones de las obras, todas implican diversos impactos positivos para los pobladores y su calidad de vida por las siguientes mejoras en el servicio ferroviario:

- Ahorro de tiempo de viaje de los pasajeros por incremento de la frecuencia del servicio.
- Ahorro de tiempo de viaje de los pasajeros por incremento de la velocidad comercial.
- Incremento del nivel de confort de los pasajeros en las condiciones de viaje.
- Mayor capacidad de carga de pasajeros.

El mejoramiento de la frecuencia brinda un efecto fuertemente positivo en lo referente a la disminución de los tiempos de viaje totales de los usuarios, en el confort de los mismos y en el incentivo de migrar de los modos automotores al ferrocarril, dada la mayor capacidad del sistema. A su vez, de manera indirecta se considera un impacto positivo en cuanto al cambio de tracción de coches ferroviarios diésel a eléctricos. Conforme fuera desarrollado en el punto de Impactos sobre la calidad del aire, emisiones sonoras y vibraciones, se entiende que se generará una reducción de emisiones gaseosas a la atmósfera, lo que mejorará la calidad del aire principalmente en el área de influencia de la línea ferroviaria, mejorando en consecuencia la calidad de vida de los vecinos circundantes.

Si bien, en términos generales y sintetizando sobre este componente, se han identificado algunos impactos negativos sobre el mismo, a partir de acciones tales como la implantación de obradores y oficinas, movimientos de equipos y maquinarias, etc. (todas ellas durante la etapa de construcción), se estima que a nivel global los impactos sean evaluados como positivos. De hecho, de acuerdo al listado de componentes seleccionados para el análisis mediante el modelo de matriz propuesto, el componente referido a la calidad de vida de la población presenta valores que alcanzan niveles altos durante la etapa de operación.

En este sentido, se espera que los impactos positivos sean bajos, puntuales, reversibles en el mediano plazo y permanentes con excepción de los impactos generados por la existencia y

funcionamiento del servicio ferroviario electrificado que sería de un alto impacto, global e irreversible y por la renovación de las obras de artes que sería irreversible. Asimismo, la mejora generada por los nuevos equipamientos y sistemas de seguridad implicaría un impacto de moderada intensidad, puntual, irreversible y permanente. Cabe mencionar que todos estos impactos tendrían una alta probabilidad de ocurrencia.

Impactos sobre las actividades productivas y económicas

Se evalúan los impactos sobre los aspectos productivos y económicos con relación a las acciones del Proyecto. Cabe aclarar en este contexto que de manera complementaria a la electrificación de las vías del FCGSM se encuentran diversas actividades y proyectos que serán evaluados en el apartado 4.5 de impactos acumulados.

Ahora bien, durante la etapa de construcción se estima un incremento de la población activa en la zona vinculada a las obras. Durante esta fase, el aumento de la demanda de mano de obra, no sólo derivará de la necesidad de empleos directos en el sector de la construcción, sino que también se producirá una demanda en el sector servicios (transporte, abastecimiento, asistencia médica, entre otros), como consecuencia de la necesidad de cubrir los requerimientos del personal involucrado en la obra, todo lo cual se considera positivo para las actividades productivas y económicas, alcanzando un impacto positivo moderado durante toda la etapa de construcción del proyecto. Todos estos impactos serían de baja intensidad a excepción de los requeridos para la implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas que tendrían una intensidad alta. A su vez, serían de alcance local, reversibles en el corto plazo y transitorios dado que se manifestarán durante el desarrollo de la obra.

Por su parte, durante la etapa de operación se esperan impactos positivos similares. Sin embargo, para este caso serían impactos medios, irreversibles y permanentes debido a que se requiere personal permanente para el funcionamiento de los servicios ferroviarios electrificados, así como para el funcionamiento de la subestación transformadora. Con relación a las tareas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial se espera que estos impactos sean reversibles en el corto plazo y transitorios dado que se darán cuando se

realicen dichas tareas.

En cuanto a los impactos negativos, únicamente se consideran con respecto al emplazamiento y funcionamiento de los obradores, depósito de materiales y oficinas para las obras en talleres y estaciones, pudiendo generar molestias a las actividades productivas circundantes en el área de emplazamiento. Ahora bien, dicho impacto depende del lugar en que se localicen los obradores y demás estructuras y maquinarias, siendo un impacto acotado al tiempo en que dure la obra por lo que es reversible en el corto plazo y transitorio. Cabe mencionar que este impacto no se considera para el caso de la subestación dado que el predio en el cual se emplazará la misma no cuenta con actividades productivas en sus inmediaciones.

Impactos sobre el equipamiento, infraestructura urbana y de servicios

En cuanto a los impactos vinculados al equipamiento, infraestructura urbana y de servicios, se distinguen impactos negativos y positivos. Puntualmente, los impactos negativos derivan de las siguientes acciones de la etapa de construcción:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas; y
 - Movimiento de equipos y maquinaria dentro y fuera de la zona de obra.
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas; y
 - Movimiento de equipos y maquinaria dentro y fuera de la zona de obra.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.);
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (campos de acceso, limpieza de terreno, implantación del obrador para obra de SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.);

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal dentro y fuera de la zona de obra;
- Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo); y
- Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.

En líneas generales se espera un impacto negativo a partir de la implantación de obradores y plantas de acopio de materiales en sectores próximos a las zonas de las obras, y las consecuentes vinculaciones de los mismos con la red de servicios local (fundamentalmente con los corredores viales y la provisión de agua para los procesos constructivos y energía eléctrica). Podría darse una eventual afectación, a partir de la electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, etc.); manipulación de maquinaria pesada (como retroexcavadoras); la excavación y acondicionamiento del terreno y las obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso en la provisión de servicios y la consecuente afectación de la calidad de vida de la población durante la etapa de construcción. Por ejemplo, a partir de la interrupción en la provisión de los servicios eléctricos y de agua y saneamiento en caso de suceder daños ocasionales sobre el tendido que pasa adyacente a la traza de las obras. En el mismo sentido, es posible que se verifique el incremento de la demanda de servicios como energía eléctrica, agua y combustibles para equipos y maquinarias y, por último, una mayor demanda para la recolección y disposición de residuos en obradores y frentes de obra. Se espera que todos estos impactos sean de intensidad baja, locales, reversibles en el corto plazo y transitorios dado que se limitan al tiempo que dura la obra, y de baja probabilidad de ocurrencia.

Alternativamente, se esperan mayormente impactos positivos que alcanzan valores altos derivados de las acciones de la etapa construcción y de casi todas las acciones de la etapa de operación, indicadas a continuación:

- Renovación de obras de arte.
- Servicios ferroviarios electrificados.
- Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización,

frenos y otros).

- Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.

Se entiende que el Proyecto contribuye notablemente sobre este factor, debido a que se está trabajando con una renovación de equipamientos e infraestructura ferroviaria, con mejora de los servicios del ferrocarril. Se espera que todos estos impactos sean de alta o media (renovación de obras de arte) intensidad, puntuales, irreversibles o reversibles en el mediano plazo para las tareas de mantenimiento, permanentes y de alta probabilidad de ocurrencia.

Impactos sobre la conectividad urbana y movilidad

Durante la fase de construcción se consideran diversas alteraciones en las condiciones de movilidad y conectividad urbana, asociadas a las siguientes acciones de obra:

- Obras en estaciones y talleres:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra; y
 - Limpieza del terreno.
- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías:
 - Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas;
 - Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra;
 - Retiro de la vía principal existente.
 - Conformación, perfilado del terreno y reperfilado del talud.
 - Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías.
- Electrificación:
 - Electrificación de la traza (catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.).
 - Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (campos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para obra SET y

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- catenarias, sanitarios, sendas, etc.);
- Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal; y
- Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimiento de suelos, etc.); y
- Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.

Estas acciones de obra generan ciertas alteraciones sobre la conectividad y movilidad, ya que en líneas generales interceden con las vías de circulación de vehículos, peatones y el propio ferrocarril. Se esperan demoras o alteraciones del tránsito, a partir de la instalación del obrador y planta de materiales, lo cual implicará una zona de entrada y salida constante de vehículos, incluido el tránsito pesado (maquinarias, camiones). A su vez, el incremento en la circulación de maquinarias y camiones, así como el transporte de materiales dentro y fuera de la zona de camino implicará impactos negativos en el tránsito de los corredores viales existentes. Dicho impacto podrá afectar de mayor manera a los vecinos según dónde sean implantados los obradores. Sin embargo, se espera que estos impactos sean de baja intensidad para el caso de la SET dado que el predio en donde se construirá pertenece a CEAMSE, siendo a su vez estos impactos de baja probabilidad de ocurrencia. Asimismo, se espera una eventual reducción o demoras en el servicio ferroviario de pasajeros, principalmente cuando se realicen las tareas de retiro de la vía principal existente y los trabajos de electrificación (catenarias, renovación de cables, etc.), lo que alcanza la valoración de impactos negativos más alta.

Se espera que todos estos impactos sean puntuales excepto las alteraciones en el servicio derivadas de la renovación y mejoramiento de vías, reversibles en el corto plazo y transitorios dado que se generarán durante el transcurso de la obra. El impacto sobre la conectividad urbana y la movilidad debe considerarse especialmente, dado que es necesario mantener las condiciones de conectividad, accesibilidad y relaciones volumen/capacidad durante la obra, para lo cual deberá planificarse la secuencia de cortes e interrupciones tanto de la red vial (en caso de ser necesarias) como del servicio ferroviario, la creación de

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín Ramal Retiro – Pilar

rutas y corredores alternativos, y la inclusión de señalización y equipamiento para asegurar las máximas condiciones de seguridad en la circulación.

En cuanto a los impactos positivos, todas aquellas acciones vinculadas a la etapa de operación implican valoraciones altas:

- Servicios ferroviarios electrificados.
- Nuevos equipamientos y sistemas de seguridad (aparatos de vías, señalización, frenos y otros).
- Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.

Actualmente se movilizan a diario por el FCGSM aproximadamente 150 mil usuarios que acceden a la Capital Federal provenientes de los partidos del noroeste de la RMBA, que verán mejorada la calidad del servicio.

En cuanto a la cantidad de servicios diarios, frecuencia a hora pico y tiempo de viaje del servicio ferroviario que presta la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. para la Línea San Martín, de acuerdo a datos del año 2017, es la siguiente:

- 93 trenes programados entre Retiro y Pilar.
- 4,22 trenes por hora de servicio.
- 14,22 minutos de tiempo medio entre formaciones.
- 7,11 minutos de espera media.

En este contexto, la obra va a mejorar la calidad del servicio con más rapidez y más frecuencias generando un ahorro de 15 minutos en tiempos de viaje. También se mejorará la frecuencia del servicio al reducir el intervalo en hora pico aproximadamente a la mitad.

En este sentido, la frecuencia del servicio, en la situación sin proyecto, no admite mejoras dada la capacidad de arranque y frenado de las formaciones diésel, lo que es incompatible con el tiempo de barreras cerradas, que se estima en el orden de 20 minutos por hora. La renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento optimizará el tiempo de barreras bajas, facilitando el flujo vehicular de un lado al otro de las vías. A su vez, la electrificación de la Línea San Martín

permitirá disminuir los tiempos de viaje significativamente y aumentar la frecuencia de los trenes en el ramal Retiro - Pilar. Asimismo, tendrá una mayor confiabilidad en cuanto a su regularidad, por ser un servicio eléctrico equipado con sistemas redundantes y de última tecnología.

Es así que se espera un aumento de conectividad urbana y reducción de tiempo de circulación asociado al ferrocarril San Martín. Este beneficio se da, en síntesis, por ferrocarriles más rápidos, con mayor frecuencia, menor mantenimiento y mayor capacidad de transporte. Se espera que todos estos impactos sean altos, puntuales con excepción del servicio ferroviario electrificado que será global, irreversibles, permanentes y con alta probabilidad de ocurrencia. Cabe señalar que el impacto de las tareas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial será reversible en el mediano plazo.

Impactos sobre la seguridad vial y ferroviaria

Las acciones que podrán afectar la seguridad vial y ferroviaria se acotan a la etapa de construcción, principalmente por la implantación de los obradores y oficinas, el movimiento constante de equipos, camiones, vehículos y maquinarias en los corredores viales existentes, y los trabajos sobre las vías como la limpieza en zona de vías y futuras catenarias, el retiro de las vías principales y las tareas de electrificación. Si bien se esperan diversos impactos negativos sobre este factor de análisis, su valoración es baja. Se espera que todos estos impactos sean medios o bajos, puntuales, reversibles en el corto plazo y transitorios.

Asimismo, se espera que dentro de la etapa de construcción, la actividad de renovación de obras de arte genere un impacto positivo de intensidad media, puntual, irreversible, permanente y de alta probabilidad de ocurrencia.

Durante la fase operativa se estima que el funcionamiento de la SET puede llegar a afectar la seguridad vial por la circulación de vehículos generados por el nuevo acceso al predio de la subestación. Sin embargo, se espera que este impacto sea bajo.

Por otra parte, se estiman importantes impactos positivos de alta intensidad, de alcance puntual, irreversibles y permanentes con excepción del impacto generado por las tareas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial que serán reversibles en el mediano

plazo. En este sentido, el Proyecto prevé mejoras en la seguridad general. La tecnología incluida en el material rodante, los nuevos sistemas de frenos, la adecuación de la señalización y las comunicaciones, el mejoramiento de las condiciones de vía, la rehabilitación de talleres que permitan realizar el mantenimiento preventivo y correctivo en forma adecuada, son todos factores que minimizan sensiblemente la probabilidad de incidentes. A esto se le suma la reducción en los accidentes y/o muertes relacionadas con los cruces informales que son eliminados por la instalación de cercos en tramos puntuales a lo largo de la traza. En conclusión, durante la etapa operativa se prevé que el Proyecto garantizará una máxima seguridad para la circulación y las operaciones de maniobras de trenes de pasajeros y cargas.

4.9. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES ACUMULADOS

En el marco de este EIAS se presenta en este capítulo el análisis de los impactos acumulados de las obras proyectadas que forman parte del Proyecto Integral de Mejora del FCGSM, dentro del cual la electrificación corresponde a sólo uno de sus subcomponentes.

Este análisis constituye un insumo fundamental que permite valorar y prever los efectos sucesivos, incrementales y/o combinados del conjunto de obras, lo cual será una herramienta para la planificación que permitirá evitar, reducir o mitigar tales impactos y riesgos acumulativos, teniendo en cuenta que en la zona de estudio se prevé la realización de un conjunto de obras que implican:

- Renovación y Mejoramiento de Vías y Aparatos de Vía entre estaciones Retiro y Pilar;
- Electrificación por Catenaria en 25 KV entre estaciones Retiro y Pilar;
- Nuevo Sistema de Señalamiento con Protección Automática ATS;
- Nuevo Sistema de Telecomunicaciones y Tecnología;
- Adquisición de equipos de Instalación y Mantenimiento de Catenaria;
- Construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris y Puestos Auxiliares;
- Renovación de la Estación Pilar y otras Intervenciones;
- Nuevo Taller de Alistamiento en Playa Alianza; y

- Viaducto Ferroviario elevado entre las estaciones de Palermo y Paternal (cuya EIAS fue realizado de manera independiente al presente Estudio).

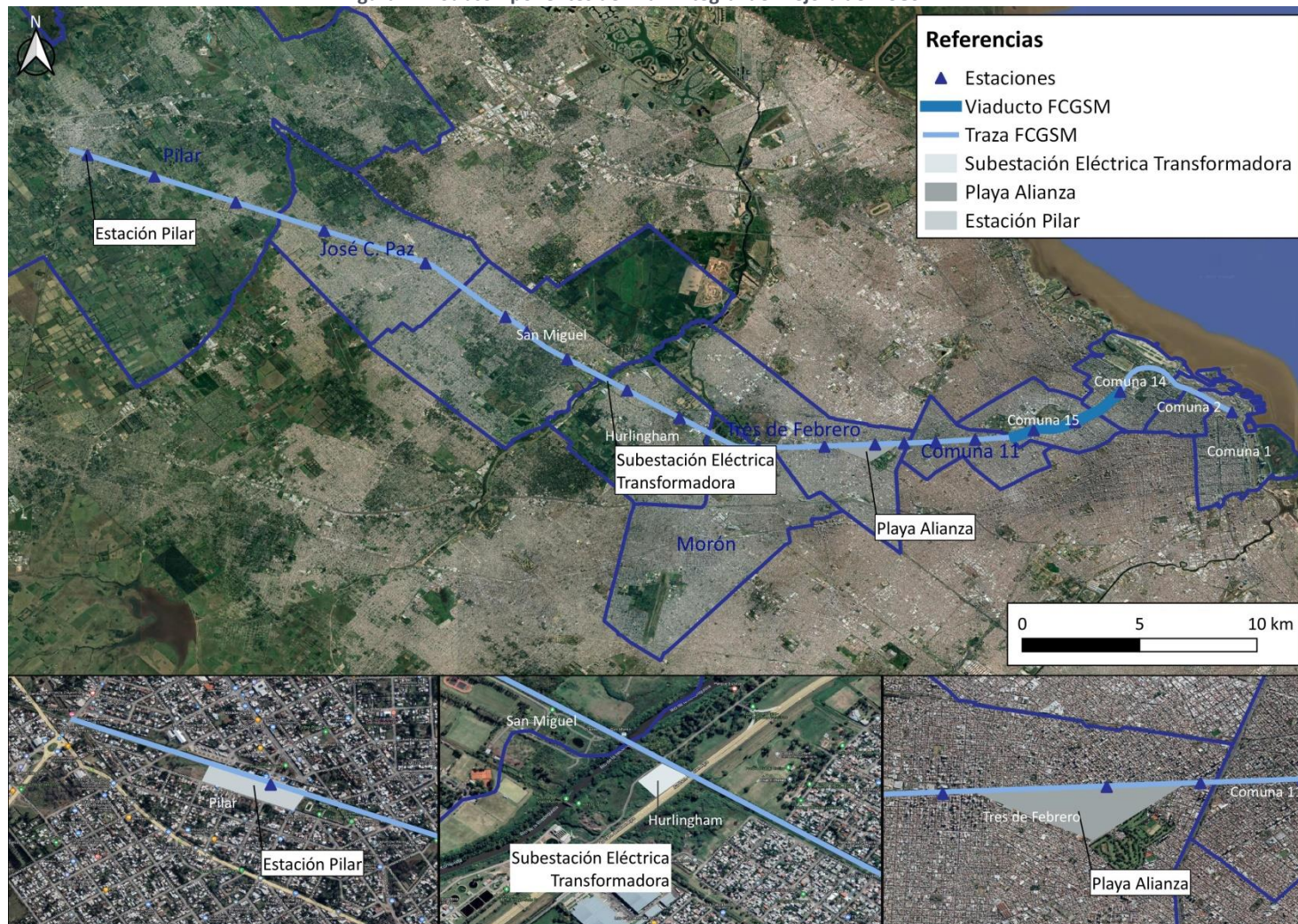
Territorialmente, los primeros tres subcomponentes del Plan Integral de Mejora y sus intervenciones tendrán lugar a lo largo de toda la traza del FCGSM, mientras que los componentes de construcción de la SET, renovación de la Estación Pilar y nuevo taller de alistamiento en Playa Alianza poseen una extensión espacial acotada a los predios mencionados. Por último, el subcomponente viaducto, permanece acotado al sector de la traza comprendido entre la estación Palermo y la estación Paternal (ver figura presentada a continuación).

Cabe mencionar que en la presente actualización del EIAS se optó por incluir, sin mayores modificaciones, la descripción de los impactos derivados del componente de construcción del viaducto ferroviario elevado entre las estaciones Palermo y Paternal a pesar del sustancial avance de las obras, ya que se encuentra ejecutado casi en su totalidad. Esta decisión metodológica se justifica a los fines de evitar soslayar impactos potencialmente acumulativos.

En la actualidad, el ferrocarril General San Martín se encuentra circulando por el viaducto elevado construido, por lo que las mayores afectaciones al tránsito ya han acontecido. Asimismo, los impactos positivos de la elevación de la traza sobre la reconexión de áreas de la ciudad ya se han manifestado. Un impacto aún no concluido de la etapa de construcción de la obra es la apertura de las estaciones Paternal y Villa Crespo dado que queda pendiente su finalización, con total independencia del proyecto que motiva este Estudio.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Figura 4.4. Subcomponentes del Plan Integral de Mejora del FCGSM.



Fuente: elaboración propia.

Los impactos acumulados esperados afectarán al aire (emisiones de ruido, vibraciones y calidad del aire), al paisaje, al tránsito, a la calidad de vida y a las actividades de los frentistas de toda la traza, en su mayor parte durante la etapa de construcción.

En base al análisis global de los impactos particulares identificados para cada una de las obras mencionadas, se pueden señalar como las áreas que presentan mayor acumulación de impactos, las siguientes:

Áreas de impacto acumulado ALTO:

- Traza ferroviaria desde Retiro a Pilar y su entorno:

La electrificación del servicio del Ferrocarril General San Martín redundará en beneficios socio ambientales derivados de la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero y una sustancial disminución en los casos de eventos de contaminación por derrame de hidrocarburos durante la carga y funcionamiento de las formaciones por el reemplazo de las formaciones diésel. Asimismo, la electrificación, junto con la renovación de vías, generarán impactos positivos por la disminución del ruido generado por el paso del ferrocarril.

Por su parte, a raíz de una mayor frecuencia y fiabilidad del servicio se observará mayor interconexión entre las distintas modalidades de transporte, promoviendo el cambio modal en favor del transporte público. La renovación de estructuras de vías y ADV, junto con la instalación de cercos en distintos puntos de la traza, tendrá un impacto positivo en la seguridad ferroviaria y vial, favoreciendo la prevención de accidentes, lo que tendrá impacto también sobre la calidad de vida de la población, tanto de usuarios como vecinos de las áreas circundantes a la traza.

- Viaducto elevado entre estaciones Retiro y Paternal, y su entorno:

La ejecución de la obra del Viaducto elevado generó una disminución en el impacto acústico. Esto se debe a que los diseños adoptados para las estructuras del viaducto, por su forma, permiten amortiguar el ruido del paso de las formaciones, así como las características del conjunto de estructuras de vías, durmientes, accesorios y balasto aseguran un nivel de emisiones menor que los registrados en los monitoreos

efectuados previos a la ejecución del viaducto.

Por otra parte, con la apertura de la trama urbana, mediante los pasos a nivel proyectados, se liberó el cruce a nivel peatonal y el transporte vehicular, permitiendo vincular de esta manera ambos lados de la traza, comunicando los sectores barriales intervenidos.

Finalmente, los aportes paisajísticos incluidos en el diseño del proyecto puntualmente tienden a incrementar los valores positivos ambientales, así como a mitigar los negativos y, fundamentalmente, procuran respetar las necesidades de seguridad en todos los aspectos. Por otra parte, actúan como atenuadores de la contaminación acústica a nivel peatonal y de la alteración de la calidad del aire. Así mismo, el viaducto, incorpora elementos para el incremento del espacio de uso público y la jerarquización del mismo.

Áreas de impacto acumulado MEDIO:

- Estación Santos Lugares y su entorno:

La coincidencia (y posible simultaneidad) de las obras de renovación de vías y ADV, las obras de electrificación y señalamiento, sumadas al nuevo taller de alistamiento en Playa Alianza, afectarán moderadamente las actividades desarrolladas actualmente en la estación y su entorno. Se espera, además, que se genere un impacto sobre la vegetación debido a la afectación del arbolado (cortina de eucaliptos) localizado en cercanías de la estación, como consecuencia de la instalación del sistema de catenarias y la construcción del nuevo taller de alistamiento. Sin embargo, como se dijo anteriormente, se exigirá que se adapte en lo posible el proyecto para evitar la intervención sobre ellos. Si el proyecto no puede adaptarse para evitar la intervención, la misma estará basada en la poda de ramas que presenten potencial peligro, siendo la última opción la remoción de ejemplares. Esto último deberá mitigarse con una reforestación compensatoria con especies nativas en las cantidades que indique la normativa vigente en el municipio de Tres de Febrero y en caso de no existir, compensar tres ejemplares por ejemplar extraído.

- Entorno de la Subestación Eléctrica Transformadora:

La coincidencia (y posible simultaneidad) de las obras de renovación de vías y ADV, las obras de electrificación y señalamiento, sumadas a la construcción de la SET entre la estación Williams Morris y el río Reconquista, a un lado de la traza ferroviaria, podrán afectar el flujo del tránsito y la circulación vehicular en el Camino de Buen Ayre, por el traslado de maquinarias y materiales, y potencialmente la calidad de agua del río Reconquista por los movimientos de suelos asociados, en caso de que no se tomen las medidas precautorias necesarias para evitar afectar el recurso. La construcción de la SET también generará, entre otras, una afección a la biodiversidad y a la calidad paisajística del entorno donde se instala, al representar una intrusión visual sobre la futura área de reserva del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior, espacio donde se busca una valorización ambiental del área vegetada a la margen sureste del río Reconquista. Además, el funcionamiento de la subestación eléctrica transformadora puede implicar un aumento del ruido ambiente y de las radiaciones electromagnéticas debido al funcionamiento de sus transformadores. Finalmente, podría llegar a producirse liberación de SF₆, debido a un funcionamiento anormal del sistema por una falla, y contaminación de suelos y cuerpos de agua por derrames accidentales de aceites utilizados en los transformadores.

- Entorno de la Estación Pilar:

La coincidencia (y posible simultaneidad) de las obras de renovación de vías y ADV, las obras de electrificación y señalamiento, sumadas a renovación de la Estación Pilar, podrán afectar la circulación de pasajeros dentro de la estación, las actividades comerciales localizadas dentro de la misma y su entorno inmediato, y el servicio ferroviario. Al tratarse de una estación cabecera de la línea con gran afluencia de personas, posiblemente durante las tareas de renovación, se vea reducido el espacio de espera de los pasajeros, se intensifiquen las molestias por ruidos, vibraciones y material particulado en el aire, se altere el cronograma de partida y llegada de las formaciones, etc.

Áreas de impacto acumulado BAJO:

- Traza ferroviaria desde Paternal a Pilar:

Las obras de renovación de estructuras de vía y ADV, electrificación y señalamiento son las obras que se desarrollarán a lo largo de toda la traza ferroviaria. Su incidencia e impactos tanto al medio natural como social variarán de acuerdo a las características del entorno en el cual se inserta la traza, la cual transita por sectores de gran densidad poblacional (barrios localizados en la CABA) como así también por otros de características periurbanas (localidades Sol y Verde, Derqui, Villa Astolfi, etc.), afectando de manera diferenciada a las principales actividades localizadas en el entorno, pero permaneciendo siempre en el rango de bajo impacto. Un aspecto negativo que se mantendrá a lo largo de toda la traza, aunque de mayor visibilidad en las secciones por fuera del viaducto elevado, es la alteración visual debido a la incorporación de las catenarias.

4.10. PRINCIPALES CONCLUSIONES

Con relación a las principales conclusiones del EIAS, el diagnóstico ambiental y social realizado y el análisis de las acciones de la obra permitieron reconocer la ausencia de situaciones críticas o potencialmente conflictivas graves entre las diferentes acciones de obra constituyentes del proyecto y su medio receptor. La identificación y evaluación de impactos ambientales permitió reconocer que la mayoría de los impactos negativos están asociados a la etapa de construcción y son mitigables o acotados en el tiempo y espacio.

A continuación se mencionan los impactos más severos relacionados a:

- El movimiento de suelos producido por la instalación de los postes de catenarias y por la construcción de la subestación, cuya intensidad es baja pero al ser irreversibles y permanente mantiene su valor de impacto alto.
- La afectación sobre el componente aire por el aumento en los niveles de ruido y por la calidad del aire debido a posibles pérdidas de hexafluoruro de azufre por la operación de la subestación transformadora. Estos impactos tienen una alta valoración dado que son irreversibles y permanentes, pero con una baja probabilidad de ocurrencia. Independientemente de ello, el PGAS incluye un Plan de Contingencia por accidentes o fugas de hexafluoruro de azufre, el cual

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

contará además con capacitaciones sobre las medidas de seguridad a tener en cuenta.

- La alteración sobre el paisaje y la biodiversidad debido a la construcción de la subestación transformadora, así como posibles eventos de contaminación de suelo y agua. El PGAS incluye un Plan de Restauración Ambiental con el objetivo de minimizar el impacto paisajístico de la misma sobre el entorno cercano.

Los beneficios del proyecto, especialmente en relación al mejoramiento del tránsito, circulación y conectividad, disminuyendo los tiempos de viaje, son impactos positivos permanentes que superan ampliamente los efectos negativos. Otros impactos positivos, los que en su mayor parte se concentran en la etapa de operación, incluyen:

- Ahorro de tiempo de viaje de los pasajeros por incremento de la velocidad comercial.
- Incremento del nivel de confort de los pasajeros en las condiciones de viaje.
- Mayor capacidad de carga de pasajeros.
- Como consecuencia de la mejor movilidad, se espera un ahorro de combustibles, una disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, una mejora en la calidad del aire, menores costos de transporte de carga e indirectamente una mejora en la calidad de vida y de los componentes del medio socio-económico.
- Los usuarios y residentes locales se verán beneficiados con la mejora en la seguridad ferroviaria y seguridad vial y el mantenimiento de la zona de vía y estaciones.

En base al reconocimiento de la sensibilidad ambiental del medio receptor, las características del proyecto, las metodologías aplicadas (identificación y evaluación de impactos, uso de matrices, cartografía, etc.) y los resultados obtenidos en este EIAS junto con la aplicación de las medidas de mitigación propuestas, se considera que el conjunto de obras proyectadas por el Ministerio de Transporte de la Nación en el ramal Retiro - Pilar analizado, es viable desde el punto de vista ambiental. Esta

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

viabilidad ambiental está sujeta a la correcta aplicación del PGAS presentado en este EIAS.

Se estima que, a pesar de la existencia de impactos ambientales negativos -en su mayoría transitorios y locales como consecuencia del desarrollo de las obras-, la evaluación ambiental global resulta positiva fundamentalmente a partir de la contribución a la mejora de la infraestructura de transporte que redundará en una optimización de los tiempos de viaje, reducción de emisiones gaseosas, mejoramiento de la conectividad y de la seguridad vial en toda la zona.

5. MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES

5.1. INTRODUCCIÓN

En este Capítulo se presentan las medidas de mitigación, entendidas como un conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales negativos que deben acompañar el desarrollo del Proyecto u otras medidas que refuercen sus impactos positivos, para asegurar la protección del ambiente y la sustentabilidad de la obra. Esta propuesta se realiza en función de los probables impactos ambientales, identificados y valorados en el Capítulo 4.

La contratista deberá contribuir al uso racional e integrado de los recursos naturales correspondientes al área de influencia de la obra, así como a la mejor calidad de vida de su personal y de la población del entorno. Los daños a terceros causados por incumplimiento de estas normas serán responsabilidad de la contratista, quien deberá resarcir los costos que resulten de dicho incumplimiento.

Con el fin de lograr estos objetivos la contratista adoptará las medidas tendientes a:

- evitar al máximo la contaminación del suelo, agua y aire;
- evitar al máximo la afectación a la vegetación, la biodiversidad y el paisaje;
- evitar la compactación y/o erosión de suelos;
- disponer los residuos sólidos de obra de forma ambientalmente adecuada;
- utilizar las tecnologías más apropiadas bajo criterios de calidad ambiental;
- minimizar la interferencia con la vida diaria de la comunidad; y
- adoptar medidas de seguridad pública.

En ese sentido, en los ítems siguientes se proponen una serie de medidas para la mitigación de los impactos que puedan producirse considerando cada componente del medio receptor que pueda verse afectado.

5.2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PROPUESTAS

Se exponen a continuación las medidas de prevención, mitigación y compensación, a partir de ahora denominadas Medidas de Mitigación (MM), a aplicar durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento del conjunto de obras definidas en esta instancia.

Las MM han sido elaboradas en función de los potenciales impactos ambientales de las acciones de obra sobre el medio receptor, en sus distintos componentes, físico-natural, biótico y antrópico (especialmente sobre aquellos componentes donde se identificaron los mayores impactos negativos). En ese sentido, se desprende del análisis del Capítulo 4 que en estas obras los principales impactos ambientales negativos se generarán mayormente durante la etapa de construcción, y se desarrollarán principalmente en el área de influencia directa, siendo los componentes del medio más afectados el aire, el suelo, el agua, el patrimonio natural y la biodiversidad y el paisaje, la población y la calidad de vida, y la conectividad urbana y movilidad.

Para el desarrollo de los contenidos de las MM que se presentan en este Capítulo se ha adoptado el formato de fichas por componentes ambientales, incluyendo por un lado, los impactos que cada medida específicamente busca mitigar y un listado de aspectos que describen las medidas en sí.

Medidas de mitigación sobre el medio físico

MM – 1: Aire (emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y campos electromagnéticos)

MM – 2: Relieve y suelos

MM – 3: Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)

Medidas de mitigación sobre el medio biótico

MM – 4: Patrimonio natural y biodiversidad

MM – 5: Paisaje

Medidas de mitigación sobre el medio antrópico

- MM – 6: Población y calidad de vida
- MM – 7: Actividades productivas y económicas
- MM – 8: Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios
- MM – 9: Movilidad urbana
- MM – 10: Seguridad vial y ferroviaria
- MM – 11: Conectividad peatonal transversal

Sus contenidos particulares se detallan a continuación y se complementan con lo indicado en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que se presenta en el Capítulo 6.

5.2.1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO FÍSICO-NATURAL

El componente del medio físico y natural está vinculado al aire (emisiones sonoras y vibraciones, y calidad del aire), relieve, suelos y aguas (drenaje, escurrimiento y calidad). En el Capítulo 4 se han identificado las acciones que generarán los mayores impactos, tanto en el área operativa como el área de influencia directa. En ese sentido se proponen medidas para mitigarlos, que se sintetizan en las siguientes fichas.

MM – 1	
FACTOR AMBIENTAL:	AIRE Emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y campos electromagnéticos
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Limpieza de terreno (desmante, desmalezado y retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de terreno (desmante, desmalezado y retiro de elementos extraños y residuos). • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Retiro de la vía principal existente. • Conformación, perfilado y re perfilado de talud. • Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza

	<p>y nivelación del terreno, movimientos de suelo).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapas de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se garantizará que los equipos, vehículos y maquinarias utilizados en todas las tareas, operen en óptimas condiciones y con sistemas de control de emisión de gases. • Se conservará en buen estado de mantenimiento y de carburación los motores, vehículos y maquinaria pesada, de manera de reducir la emisión de ruidos, gases y partículas que pudieran afectar la calidad del aire. Se dará cumplimiento a los requerimientos de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), cuando correspondiera según normativa vigente, de la maquinaria, camiones y todo vehículo de trabajo afectado a la obra, con la obligación de reparar inmediatamente los equipos en mal funcionamiento. • Dada la cercanía con las zonas residenciales, se implementarán las vías y horarios para la entrada y salida de camiones con materiales para la obra. Se prohíben las actividades que puedan generar ruidos molestos a los vecinos en horarios nocturnos¹. Se establecerán horarios diurnos de aquellas tareas que impliquen la generación de ruidos molestos o relevantes. • El almacenamiento de fuentes volátiles que emitan gases a la atmósfera (ej. combustible, lubricantes, etc.) se confinará en recipientes que impidan su salida. • Se realizará el transporte de materiales por las vías establecidas con anticipación y aprobadas por la Inspección. • La carga y descarga del material de obra (en particular balasto) se realizará en condiciones tales que minimicen la dispersión de polvos hacia el entorno. • Se prohíbe el uso de fuego como método para la eliminación de residuos, de limpieza de terreno, residuos de obra, rezagos de materiales, residuos sólidos urbanos (RSU), etc. • Se controlará los sitios de acopio y las maniobras de manipuleo de materiales e insumos, como productos químicos y lubricantes, a los efectos de reducir los riesgos de contaminación ambiental. • No se realizará ningún tipo de quema de residuos y todos los equipos e 	

¹ Eventualmente, las mismas deberán ser autorizadas por la Inspección y se efectuará un monitoreo de ruidos permanente durante estas actividades para que el mismo se sitúe por dentro de los niveles permitidos.

instalaciones deberán contar con los elementos adecuados para que, en el caso de presencia de fuego, el mismo pueda ser extinguido rápidamente.

- Con relación al material retirado de vía, en especial los durmientes, se implementarán las adecuadas medidas para su traslado y acopio en el Obrador. Esto incluye el uso de las protecciones adecuadas para su manipulación por el personal; su almacenamiento al aire libre en condiciones adecuadas según sus características; la presencia de cartelera alertando sobre las restricciones para su uso y la prohibición de su incineración, aserrado o cepillado. Este material deberá estar sujeto a control por parte del contratista hasta su transferencia a la ADIF.
- Se Implementarán sistemas efectivos de retención de partículas a fin de evitar la dispersión de polvo proveniente de los depósitos de materiales, movimiento de suelos, etc. Esto se realizará especialmente para evitar afectar la seguridad vial de las calles aledañas a las vías del FC (por ejemplo por reducción de la visibilidad) y para evitar afectar la salud y bienestar de los vecinos y transeúntes. Para ello la contratista analizará las MM alternativas complementarias, como por ejemplo el uso de geotextiles, riego de suelos, pantallas, etc.
- Con el fin de reducir la afectación derivada de la dispersión, por acción eólica, de áridos de los obradores y depósitos de materiales hacia los vecinos aledaños a las obras, se recomienda mantener la mayor distancia entre materiales y los frentistas del entorno urbano.
- En los días ventosos o en lugares altamente expuestos a la acción eólica, se verificará la efectividad de las medidas de mitigación aplicadas, a fin de prevenir la generación de polvo y/o dispersión de áridos (por ej. en el entorno urbanizado de los obradores y frentes de obra).
- Dentro del área del proyecto la velocidad de cualquier tipo de vehículo de carga, máquinas viales, autos utilitarios o particulares, sobre arterias no asfaltadas quedará limitada a un máximo de 30 km/h para no generar nubes de polvo.
- Se cubrirá la carga de los camiones que transporten materiales de obra cuya dispersión pueda significar la emisión de sólidos en suspensión a la atmósfera (ej. áridos) con lonas o textiles que cubran el total de la superficie a fin de contener el material. Se humedecerá y/o tapaná con material reglamentario el balasto en las zonas de acopio y durante el transporte.
- Si de forma temporal se utilizarán accesos abiertos dentro de la zona de camino con piso de tierra para la circulación de vehículos o equipos, se procederá a humedecer (mediante riego), con la periodicidad necesaria, a fin de evitar la producción de polvo en suspensión y su potencial afectación a las viviendas cercanas y brindar seguridad a los vehículos y transeúntes que circulen en el

<p>sitio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá un sistema adecuado de señalización tanto dentro como fuera de los obradores y la zona de camino, a fin de evitar riesgos o demoras innecesarias que pudiesen potenciar impactos sobre el medio. El mismo, se basará en las normas IRAM pertinentes y será mantenido periódicamente. • Se respetará la normativa vigente en cuanto a ruido, según los decibeles máximos permitidos. Podrán realizarse mediciones de ruidos molestos al vecindario a solicitud de la Supervisión de obra y/o por denuncias de vecinos, adicionalmente a las que correspondan por rutina. • Estará prohibido el uso de sirenas u otro tipo de fuente de ruido innecesaria. Si existieran, las sirenas sólo se utilizarán en caso de emergencia. • En la maquinaria, vehículos y equipos utilizados para la tarea de desmalezado en particular se pondrá especial atención en la reducción del ruido producido por el funcionamiento de motores. • Se realizarán mediciones de los campos electromagnéticos para comprobar que los campos electromagnéticos generados por las líneas de alta tensión de las catenarias no superen los valores permitidos por la normativa vigente previo al inicio de las obra y la segunda medición se realizará una vez realizada la obra y con el ferrocarril funcionando con el sistema eléctrico, reiterando los puntos de medición originales. Se medirán 10 (diez) puntos diferentes a lo largo de la traza, para definirlos tendrá en cuenta la presencia de cruces de líneas de alta tensión, concentración de instituciones educativas o de salud, entre otros. • Para el caso de la Subestación Eléctrica Transformadora, también se realizarán mediciones de campos electromagnéticos a los fines de verificar que sus niveles se correspondan con el cumplimiento de la normativa vigente. Asimismo. Estos valores deberán ser contrastados con una línea de base, la cual se realizará de forma previa al inicio de las obras de la SET. En cuanto a la utilización de hexafluoruro de azufre (SF₆) como aislante eléctrico, la Subestación Transformadora contará con sistema de alarma a fin de prevenir la ocurrencia de pérdidas. En caso de ocurrir una pérdida se procederá a remediarla inmediatamente.
--

MM – 2	
FACTOR AMBIENTAL:	RELIEVE Y SUELOS
Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores,

<p>prevenir o mitigar</p>	<p>depósitos de materiales y oficinas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Limpieza de zonas de vías y futuras catenarias (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de zonas de vías y futuras catenarias (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud. • Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso. • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la subestación transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Acotar la circulación de maquinaria a lo estrictamente necesario a fin de minimizar la compactación del suelo. 	

- Se limitará el movimiento de suelo y limpieza al mínimo indispensable, y se evitará todo paso de maquinaria sobre suelo con cobertura vegetal fuera del área de la obra.
- En los obradores, se establecerán lugares específicos para la circulación y estacionamiento de vehículos y maquinarias. Se establecerán los caminos y áreas de trabajo, los cuales serán señalizados, con el fin de evitar la compactación innecesaria del suelo.
- Dentro de los obradores, se acondicionará el sector de talleres mediante plataforma impermeable y dispositivos de contención, a fin de evitar la contaminación de los recursos suelo por derrames.
- Todo tipo de residuos que se generen en el lugar de trabajo serán tratados de acuerdo a la legislación vigente. Ningún residuo de ningún tipo (asimilable a domiciliario, peligroso o patogénico) será acopiado o abandonado por fuera de las normas vigentes.
- No se verterá de manera directa sobre las superficies del suelo aguas servidas, residuos de lubricantes, grasas, combustibles, etc.
- Con relación al retiro de los suelos impregnados de hidrocarburos en los sitios de detención de las locomotoras en las estaciones, el mismo será tratado como residuo peligroso y acopiado transitoriamente en los obradores, en sitios dispuestos para tal fin, de acuerdo a la normativa vigente en función de su peligrosidad. Lo mismo aplica al balasto contaminado que se retire.
- En los casos necesarios, se separará y almacenará la capa superficial del suelo para el posterior reuso del suelo vegetal en lugares previamente aprobados por la Inspección. Se mantendrá en condiciones óptimas de humedad.
- Las tareas de excavación, desmalezado y otras, se realizarán de manera que no se extraigan innecesariamente porciones de suelo.
- En la conformación de la subrasante se pondrá especial énfasis en no extraer volúmenes de tierra innecesaria respetando aquellos planificados.
- Las tareas de conformación de subrasante y las intervenciones al suelo, solo se acotan a la zona directa del proyecto prohibiendo la utilización de suelo de otros sectores.
- Toda biomasa producto de las tareas de desmalezado será cortada, fraccionada y depositada en pilas, en lugares expresamente autorizados por la Inspección y la Autoridad de Aplicación para su posterior remoción en los lugares destinados para su disposición final.
- En los obradores, el volcado de balasto para su acopio transitorio se realizará directamente sobre la superficie donde vaya a acopiarse.
- En la colocación de tramos de vías, las tareas se realizarán bajo autorización y

<p>supervisión de los responsables de obra, quienes verificarán el correcto estado del piso, evitando realizar tareas que por el trabajo de máquinas compacten innecesariamente el suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de que se produzcan derrames de hidrocarburos u otros elementos contaminantes, se realizará la inmediata limpieza de la zona afectada y serán dispuestos en envases apropiados y tratados in situ o ex situ conforme corresponda técnico y legalmente. Se detallan especificaciones técnicas en el Programa de Prevención y Respuesta a Contingencias Ambientales y de Manejo y Disposición de Residuos y Efluentes Líquidos del PGAS. • Los recipientes de combustibles y/o lubricantes serán dispuestos sobre plataformas de contención para evitar incidentes ante posibles derrames. Estas contarán con las dimensiones suficientes para contener los volúmenes que se encuentren en los recipientes ubicados en las mismas, conforme sea establecido por normas de Higiene y Seguridad. • Los cambios de aceite y demás operaciones de mantenimiento de la maquinaria y vehículos de la obra, se harán sobre una superficie impermeabilizada y sus residuos serán tratados como residuos peligrosos. • Durante la etapa de operación, se tomarán todas las medidas necesarias para evitar la contaminación de suelo por reemplazo de los transformadores (los cuales contarán con una batea de contención para eventuales derrames), siendo esta medida de última instancia frente a fallas previas en el mantenimiento. El aceite producido se considerará como residuo peligroso para luego ser tratado y dispuesto por transportista habilitado, en cumplimiento con la normativa vigente.
--

MM – 3	
FACTOR AMBIENTAL:	AGUA Drenaje, escurrimiento y calidad
Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y

	<p>fuera de la zona de obra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimiento de suelo, etc.). • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapas de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dentro de los obradores, se acondicionará el sector de talleres mediante plataforma impermeable y dispositivos de contención, a fin de evitar la contaminación del agua por derrames. • Si se considera necesario, se colocarán barreras para retener los eventuales aportes de sedimentos a los cursos de agua durante la construcción. • Se asegurará el adecuado almacenamiento, manejo y disposición final de los residuos de tipo doméstico, industrial o peligroso, generados por el obrador, oficinas, tareas, equipos y maquinarias, tanto dentro como fuera del área operativa de la obra, evitando la afectación de suelos y, por percolación, la afectación de las napas. Se evitará el deterioro en la calidad de agua de escurrimientos superficiales. Se manejará de manera adecuada los desechos sanitarios de los trabajadores de obra y de las oficinas temporales a través del uso de baños químicos o sistemas equivalentes. • Se deberá tener en consideración que la organización de los trabajos y especialmente la instalación y funcionamiento de los obradores, como así también la disposición de materiales, no genere eventuales afectaciones al escurrimiento y drenaje del agua, especialmente en días de lluvias. • Los cambios de aceite y demás operaciones de mantenimiento de las maquinarias y vehículos de obra, se harán sobre una superficie impermeabilizada, debiendo los residuos generados ser tratados y dispuestos 	

adecuadamente.

- Se deberán disponer de las autorizaciones adecuadas para la toma de agua para las acciones constructivas. Se buscará ubicar los sitios de toma antes de iniciar la etapa de construcción, de forma que no afecten en ningún caso la disponibilidad para el consumo residencial u otros usos urbanos.
- Se deberá tener especial cuidado en el transcurso de las tareas de riego del hormigón y en las acciones particulares de manipulación de compuestos químicos, a fin de evitar que cualquier resto de estos componentes se acumule sobre alguna de las zanjas o cunetas (existentes o previstas), o en los entornos inmediatos de las alcantarillas, de modo tal que pudiese afectar cursos de escurrimiento superficial temporarios.
- Se deberá disponer en los obradores de barreras o sistemas de contención para imposibilitar o minimizar la ocurrencia de derrames de materiales potencialmente contaminantes sobre suelos y por percolación hacia las napas.
- La implementación y uso de instalaciones sanitarias adecuadas (baños químicos o equivalentes), tanto en los obradores como en los frentes de obra deberán ser supervisados por el responsable ambiental de obra a fin de controlar la posible afectación de los recursos hídricos.
- Depósitos de sustancias peligrosas en recintos que cumplan las normas (solado impermeable, techo, etc.), todo lo cual se encuentra detallado en el Capítulo 6.
- El contratista será el responsable de evitar el lavado o enjuague de maquinarias y equipos que puedan producir escurrimientos y/o derrames de contaminantes. Este requerimiento se deberá cumplir en todo el frente de obra y especialmente en los obradores.
- Deberán evitarse excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen escurrimiento superficial del suelo como así también daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna silvestre, e incrementando procesos erosivos o de inestabilidad.
- El contratista deberá evitar realizar las tareas de remoción de suelos en días lluviosos para no generar una acumulación excesiva de agua sobre el lugar de trabajo, perjudicando de esta manera al escurrimiento superficial. Además se deberán colocar las alcantarillas simultáneamente con la construcción de los terraplenes, para de esta forma evitar la interrupción de los drenajes naturales.
- Los materiales o elementos contaminantes o potencialmente contaminantes (ej: combustibles, lubricantes, bitúmenes, aguas servidas no tratadas, etc.), serán debidamente dispuestos y no podrán ser descargados, en ningún caso, en cuerpos de agua superficial o profundos o en el suelo.
- El terreno en el que se estacione la maquinaria y cumpla la función de almacenamiento de lubricantes y combustibles, tendrá el suelo

<p>impermeabilizado y con una ligera pendiente hacia una caja de recolección con drenaje a un separador de grasas y aceites.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A fin de evitar la afectación del drenaje en la superficie vinculada a la instalación y funcionamiento de la Subestación Transformadora, se procurará la disposición de material drenante (piedra partida o vegetación en caso que las normas de seguridad así lo permitan) en toda área no operativa. • En el caso que accidentalmente se vierta, derrame o descargue cualquier combustible o producto químico, que llegue o potencialmente pueda alcanzar la napa freática, se notificará inmediatamente a todos los organismos jurisdiccionales competentes y se tomarán las medidas necesarias para contener y eliminar la sustancia en cuestión, con los costes a cargo del contratista. • Al igual que para el componente suelo durante la etapa de operación, se deberán tomar todas las medidas necesarias para evitar la afectación de las aguas subterráneas y/o superficiales por contaminación de suelo por lo que se deberá cumplir con la MM planteada para dicho componente.
--

5.2.2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO BIÓTICO

A partir de los impactos identificados sobre este componente (Capítulo 4), que se concentran en la etapa de construcción, se presentan las siguientes medidas tendientes a la conservación de la vegetación, biodiversidad y paisaje.

MM – 4	
FACTOR AMBIENTAL:	VEGETACIÓN Y BIODIVERSIDAD
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). • Implantación y funcionamiento de obradores,

	<p>depósitos de materiales y oficinas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc). • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo). • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios ferroviarios electrificados. • Funcionamiento de la Subestación Transformadora. • Mantenimiento de infraestructura y equipamiento vial.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberán tomar los recaudos necesarios en el área de implantación de los obradores de modo tal de procurar minimizar la afectación sobre los ejemplares arbóreos existentes. Se deberán delimitar claramente las áreas de acopio de materiales, de instalación de plantas de elaboración de materiales, áreas para el estacionamiento y circulación de maquinarias y equipos, y caminos de acceso. • En todo momento, se deberá evitar la disposición temporaria o permanente de residuos o sustancias contaminantes de todo tipo en espacios verdes. • Se prohíbe la caza y/o extracción sobre la fauna y la flora por parte de todo el personal involucrado con la obra. • En ningún caso, se podrá operar equipamiento o remover vegetación fuera de la zona operativa delimitada en el proyecto. La superficie que será removida abarcará un ancho máximo de 8 m cada lado del eje central de la red ferroviaria. 	

- Se evitará daños innecesarios a la vegetación; dentro de la zona de vía como fuera de ella.
- Se realizará el corte de la vegetación que por razones de seguridad o de ejecución de tareas específicas resultara imprescindible y con los equipos adecuados. Todos los productos provenientes de tal actividad serán acopiados en sitios indicados, con el fin de no interferir en la marcha de los trabajos, ni modificar el drenaje y minimizar el impacto sobre el paisaje.
- Todos los ejemplares arbóreos que no interfieran con las estructuras y la renovación del tendido ferroviario y que se encuentran dentro del ancho de los 8 m a cada lado de la traza, deberán ser identificados y considerados en la realización de las tareas, a fin de evitar que el paso de las maquinarias pueda ocasionarles daños totales o parciales.
- En caso de ser necesario llevar a cabo tareas de desmalezamiento, desbosque y destronque, estas se limitarán exclusivamente al área comprendida dentro del área operativa, siempre y cuando su presencia pudiese significar una limitante al diseño del proyecto.
- Durante la etapa de mantenimiento de la obra, las tareas de desmalezamiento de la zona de camino, deberán realizarse de modo tal de procurar minimizar la pérdida de la cobertura vegetal, sin la utilización de herbicidas no aprobados por la Autoridad de Aplicación. En el área vinculada a la SET se restringirá el uso de herbicidas a ocasiones excepcionales debido a la cercanía de la misma a un cuerpo de agua y a un parque público.
- Estará prohibido verter sustancias sobre el área del proyecto, y fuera de ella, que pudiesen afectar a las especies vegetales de la zona.
- Estará prohibida la quema de residuos, de cualquier origen, incluido el vegetal.
- La zona de almacenamiento de productos inflamables, en los frentes de obra, deberá estar alejada de material leñoso o combustible.
- Se evitará la disposición temporaria o permanente de residuos que faciliten la propagación de fauna sinantrópica (ratas y ratones)
- Quedará prohibido totalmente cazar, capturar, dañar, perseguir, molestar o inquietar intencionalmente a los animales silvestres o exóticos que se divisen en la zona del proyecto.
- Se pondrá especial énfasis en no destruir innecesariamente nidos, madrigueras, u otros hábitat por la ejecución de las tareas de desmalezado.
- Estará prohibido verter, intencional o accidentalmente, sustancias tóxicas sobre el área del proyecto, y fuera de ella que pudieran dañar o alterar la existencia de las especies animales de la zona, a excepción de especies dañinas o perjudiciales vectores de enfermedades (insectos, roedores, etc.).

MM – 5	
FACTOR AMBIENTAL:	PAISAJE
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Instalación de cercos. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc). • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimiento de suelo, etc.). • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre el paisaje, durante esta etapa.</p>
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • El contratista deberá implementar las medidas necesarias dirigidas a restaurar y/o mantener el paisaje en su estado original, a excepción de las modificaciones necesarias para la realización de la obra encomendada en sus diferentes etapas. • En los casos que corresponda, debido a un particular valor paisajístico (ej. Parque San Francisco y futura área de reserva del Programa DAMI, aldaño al predio de la Subestación Transformadora), previo a la ejecución del proyecto, se elaborará e implementará un Plan de Restauración Ambiental acordado con CEAMSE. 	

Dicho organismo es el encargado de la gestión de la futura reserva, en el área afectada, que tiene como objetivo la recuperación y revalorización de la misma a partir de la plantación de especies nativas. Asimismo, el Plan buscará vincular las intervenciones del proyecto con el entorno afectado de modo de minimizar la alteración del paisaje, en línea con las políticas ambientales del BID.

- Ajustar las diferentes etapas de obra de manera de intervenir el menor tiempo posible y en la menor escala los sectores de residenciales, áreas verdes y entornos a sitios de recreación y esparcimiento.
- Se respetarán las medidas de conservación de la vegetación, así como se deberá realizar la limpieza de la vegetación dentro del ancho de la zona de trabajo, con herramientas adecuadas para evitar daños en los suelos cercanos a la zona en cuestión, y a la vegetación vecina.
- Se establecerán sistemas de disposición y contención de los residuos de obra, rezagos, escombros, suelos, demarcándolos y protegiéndolos adecuadamente a fin de evitar su diseminación, evitando la afectación del ambiente.
- En los obradores, se asignará un sitio de depósito temporario de rezagos y materiales reusables o reciclables.
- Los materiales e insumos se acopiarán en forma ordenada.
- En la etapa de cierre o abandono de los obradores y de finalización de las tareas en la zona de vías, se efectuarán las tareas de limpieza, y de recuperación y restauración.
- En el cierre de los obradores se deberá facilitar la revegetación de las superficies denudadas por las tareas realizadas (por ejemplo los sectores de acopio de balasto y de circulación de equipos y maquinarias).
- Se deberán implementar todas las medidas para reducir el impacto sobre la vegetación y el paisaje previniendo su innecesaria destrucción.

5.2.3. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO ANTRÓPICO

En cuanto al medio antrópico, cabe destacar que durante la etapa de construcción los mayores impactos negativos afectan principalmente a los frentistas del AO, siendo los factores más afectados población y calidad de vida, y conectividad urbana y movilidad. Los impactos positivos sobre el medio antrópico estarán centrados en los usuarios del nuevo servicio.

MM – 6	
FACTOR AMBIENTAL:	POBLACIÓN Y CALIDAD DE VIDA
Principales acciones	<u>Etapa de Construcción</u>

<p>potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none">• Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas.• Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.• Limpieza de terreno (desmante, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none">• Limpieza de terreno (desmante, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos).• Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas.• Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra.• Retiro de la vía principal existente.• Conformación, perfilado del terreno y re perfilado de talud.• Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de la alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc).• Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.).• Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal.• Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo, etc.).• Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none">• Funcionamiento de Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Adecuar las tareas a realizar a fin de minimizar la afectación de los usos, costumbres y la dinámica socioeconómica de la zona.• Se deberán implementar los canales de información y comunicación con la población, de modo tal de garantizar que se ha tomado conocimiento sobre las características del conjunto de obras. Entre los instrumentos de comunicación disponible se encuentra el uso de página web, Facebook, cartelería con código QR, carteles y folletería en estaciones de peaje, teléfonos con atención las 24 hs, como medida de prevención a la afectación de la calidad de vida.• A su vez, se recomienda generar por estos medios una vía de comunicación destinada a la recepción de sugerencias y quejas de la comunidad, con el fin de darle una rápida respuesta y solución a las mismas. En este sentido, el contratista deberá recoger las sugerencias, consultas y comentarios de los pobladores, a fin de incorporar sus inquietudes a la campaña de información y difusión prevista a implementar durante la etapa de construcción. Ejemplo de ello es la implementación de un libro de quejas en los obradores.• Previo al inicio de las obras (durante la etapa de planificación y hasta el final de obra), se deberá establecer (y mantener) la cartelería y señalización (diurna y nocturna) de obra adecuada para cada sector de la misma, detallando los desvíos, zonas de obra, presencia de personal, duración de los trabajos, horarios de trabajo, etc. (considerar la implementación de señalética²), a fin de que la población local y los pasantes puedan adaptar sus actividades con la suficiente antelación.• Se deberán aplicar las medidas preventivas o correctivas para evitar derrames accidentales de materiales potencialmente contaminantes y que puedan afectar la calidad de vida de la población que se encuentre en el entorno de la traza.• Se deberán coordinar las acciones de transporte de materiales dentro y fuera de la zona de obras así como de circulación de equipos y maquinarias a fin de que el uso de los corredores viales existentes, impliquen los menores riesgos y afectaciones al tránsito pasante.• Se deberá coordinar y acordar debidamente con las autoridades correspondientes la utilización de los servicios de recolección y disposición final de residuos sólidos asimilables a domiciliarios provenientes de los obradores, oficinas y frentes de obra.	

² Debe considerarse que un porcentaje de población aledaña al conjunto de obras es analfabeta, motivo por el cual se deberá facilitar la interpretación de cartelería por medio del uso de señalética.

- Se deberán implementar acciones tendientes a minimizar las acciones generadoras de contaminación atmosférica, visual (por las maquinarias y equipos, y el obrador) y auditiva (estableciendo horarios diurnos para aquellas tareas que impliquen la generación de ruidos relevantes en zonas cercanas a viviendas). Además, se prohíben las actividades que puedan generar ruidos molestos a los vecinos en horarios nocturnos³.

MM – 7	
FACTOR AMBIENTAL:	ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y ECONÓMICAS
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre actividades productivas y económicas, durante esta etapa.</p>
<p>Descripción de la Medida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberán implementar medidas tendientes a evitar la afectación a la accesibilidad de negocios y comercios de la zona cercana a la implantación de los obradores por el movimiento de maquinarias y vehículos y por la ejecución de tareas de obra en sectores cercanos a las áreas comerciales. • Se deberá garantizar el ingreso de mercadería y de clientes. • En la medida de lo posible se deberán realizar los trabajos en horarios que no afecten la actividad comercial. • Se deberán asegurar sendas peatonales que garanticen la circulación peatonal así como la circulación vehicular. • Se deberá realizar un relevamiento y una campaña de comunicación para los comercios que se verán afectados por las actividades de la obra. En este sentido, se deberá contar, además, con presencia de cartelera informativa de obra sobre 	

³ Eventualmente, las mismas deberán ser autorizadas por la Inspección y se efectuará un monitoreo de ruidos permanente durante estas actividades para que el mismo se sitúe por dentro de los niveles permitidos.

- la duración de los trabajos.
- Se deberán anticipar y comunicar aquellos desvíos y/o cortes que alteren a la actividad comercial con una antelación mínima de 5 días hábiles.
 - Se deberá cumplir con la MM planteada para el componente de población y calidad de vida en cuanto a la recepción de las consultas y/o reclamos por parte de la comunidad afectada.

MM – 8	
FACTOR AMBIENTAL:	EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA URBANA Y DE SERVICIOS
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo).

	<ul style="list-style-type: none"> Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre el equipamiento e infraestructura urbana y de servicios, durante esta etapa.</p>
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Se deberán considerar los datos obtenidos en el relevamiento de la principal infraestructura de servicios identificada dentro del área operativa, cuyos planos y datos fueron provistos por las entidades prestadoras de los servicios de energía, transporte, agua y saneamiento, comunicaciones, etc. Para ello se requerirá información planialtimétrica detallada sobre los tendidos existentes y eventualmente la presencia de personal responsable. Se deberá dar aviso de las principales acciones de obra del proyecto vial a los concesionarios y/o proveedores de cada uno de los servicios identificados. Deben registrarse las posibles dudas, sugerencias o comentarios de los mismos sobre el proyecto, a fin de incluir dichos aspectos en la campaña de información y difusión. Con relación con la medida precedente, se deberán generar y mantener mecanismos de comunicación y coordinación efectiva con el Concesionario y los entes responsables de los servicios públicos involucrados (nacionales, provinciales o municipales) y los privados. En las tareas generales o puntuales, cercanas por ej. a servicios públicos, se tendrá en cuenta la normativa y todos los sistemas de seguridad previstos para la ejecución de trabajos. En caso de afectación de alguna de las infraestructuras de servicios existentes, se deberá acordar con el concesionario (público o privado) los pasos a seguir de modo tal de minimizar la afectación a la provisión del servicio. Se deberá informar respecto al tipo de afectación, el tiempo estimado de la misma, las alternativas posibles de provisión ante la afectación temporaria, etc. Dichos acuerdos deberán ser realizados con la antelación suficiente de modo tal de que el proveedor de servicios pueda comunicarlo a los usuarios. Si se detectase, que por acciones del proyecto, se ha dañado cualquier tipo de instalación o infraestructura, el personal de obra lo reparará de forma inmediata, utilizando materiales de igual o superior calidad a los existentes. En caso de no ser posible la reparación del daño, la contratista compensará, a su total coste, al damnificado mediante medidas aprobadas por la inspección. Se deberán implementar medidas conjuntas de prevención, compatibilización o 	

<p>reparación para evitar el daño a las infraestructuras de servicios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En ocasión de requerir la conexión con la red local de provisión de energía eléctrica o cualquier otra red de infraestructura de servicios, a partir de la implantación de los obradores, se deberá constatar técnicamente con la autoridad competente y/o el prestatario del servicio la no afectación del resto de la red ni de la provisión del servicio al conjunto de los usuarios. • Los operarios que conduzcan vehículos y maquinarias, y/o ejecuten equipos de trabajo, estarán capacitados para la tarea que desarrollen. Queda prohibido emplear personal inexperto o sin conocimientos sobre las cuestiones técnicas del vehículo o equipo a operar. Se informarán a la Inspección las capacitaciones realizadas y programadas. • Se realizará un adecuado mantenimiento de maquinarias e instrumentos de trabajo, evitando de esta manera accidentes producto de desperfectos en los equipos. • La cartelería, existente y/o instalada por el personal de obra, permanecerá en buenas condiciones, asimismo se asegurará que no existan obstáculos que impidan la visualización de la leyenda.

MM – 9	
FACTOR AMBIENTAL:	CONECTIVIDAD URBANA Y MOVILIDAD
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapas de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Retiro de la vía principal existente.

	<ul style="list-style-type: none">• Conformación, perfilado del terreno y re perfilado del talud.• Colocación de balasto granítico, terminado mecanizado de vías. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.).• Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.).• Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal.• Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo).• Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre movilidad urbana, durante esta etapa.</p>
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se implementarán las medidas tendientes a evitar la afectación de la prestación del servicio en las actuales condiciones del FCGSM (por ejemplo, a partir del retiro de la vía principal existente), minimizando las interferencias y contribuyendo a garantizar la correcta prestación del servicio.• Todas las demoras e interrupciones de servicios serán debidamente informadas a los usuarios del ferrocarril en todas las estaciones del mismo, con suficiente antelación de aviso. No se realizarán demoras o cortes sin programación previa, con excepción de casos excepcionales, los cuales deberán informarse.• Se realizará un plan de trabajo sobre el movimiento de maquinarias y vehículos en los frentes de obra, a fin de no generar una circulación innecesaria que altere la calidad de vida de los habitantes más próximos.• Se evitará el estacionamiento de maquinarias y/o equipos de trabajo sobre	

caminos cercanos al frente de obra, a fin de no interferir en el normal paso de vehículos particulares y peatones.

- Se realizará un especial control del movimiento de los transportes de material e insumos, a fin de evitar accidentes.
- Las máquinas deberán estar en buen estado mecánico y de carburación, de manera tal que quemen el mínimo necesario de combustible, reduciendo las emisiones atmosféricas a lo largo de los accesos a la obra. Asimismo, deben estar en buen estado de mantenimiento los silenciadores de los motores, a fin de evitar niveles altos de ruidos innecesarios.
- El equipo de construcción y maquinaria pesada deberá operarse de tal manera que no cause deterioro en los suelos, vegetación y/o cursos de agua.
- El aprovisionamiento de combustible y mantenimiento de maquinarias y equipos, incluyendo lavado, se efectuará de forma tal se evite el derrame de hidrocarburos, u otras sustancias contaminantes al medio físico.
- Las tolvas de carga de materiales estarán protegidas con pantallas contra el polvo y los camiones que circulen con materiales áridos o pulverulentos, deberán llevar su carga tapada con un plástico o lonas para evitar la fuga y dispersión de los mismos.
- Se controlará la operación de los diferentes equipos y máquinas que se utilicen en labores de manutención, a fin de utilizarlos y manejarlos forma segura y correcta.
- Los equipos pesados para la carga y descarga deberán contar con alarmas acústicas y ópticas para operaciones de retroceso. En las cabinas de los equipos no deberán viajar ni permanecer personas diferentes al operador, salvo que lo autorice el encargado de seguridad.
- Dentro del área del proyecto la velocidad de cualquier tipo de vehículo de carga, máquinas viales, autos utilitarios o particulares, sobre arterias no asfaltadas quedará limitada a un máximo de 30 km/h para no generar nubes de polvo.
- Durante la carga y descarga de materiales, equipos y/o insumos, se establecerán áreas de trabajo específicas para la tarea, quedando prohibido el ingreso de peatones a dichas áreas mientras se realiza la carga/descarga.
- Todo vehículo que ingrese al sector de trabajo, lo hará bajo autorización de responsable de obra, el cual deberá otorgar también el permiso de permanencia.
- En áreas compartidas, vehicular-peatonal, siempre tendrá prioridad el peatón, exceptuando en las tareas de descarga/carga, donde el área compartida (si existiera en ese sector) quedará exclusivamente para el uso vehicular, hasta que se culminen dichas tareas.
- Los caminos de desvíos y de servicios estarán perfectamente señalizados y

<p>balizados en forma diurna y nocturna.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los casos de detención por inconvenientes mecánicos, se detendrá sobre la banquina derecha según el sentido de la circulación. El operario encargado del vehículo señalará correctamente su detención. • Los vehículos de carga poseerán la cartelera correspondiente indicando: <ul style="list-style-type: none"> ○ Velocidad máxima permitida ○ Tipo de carga ○ Longitud total del vehículo ○ Número telefónico, de reporte de negligencias por parte del conductor, la empresa, etc. ○ Distancia mínima de seguimiento 	
<p>MM – 10</p>	
<p>FACTOR AMBIENTAL:</p>	<p>SEGURIDAD VIAL Y FERROVIARIA</p>
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <p>Obras en estaciones y talleres:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). <p>Renovación y mejoramiento de vías y ADV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de terreno (desmonte, desmalezado, retiro de elementos extraños y residuos). • Implantación y funcionamiento de obradores, depósitos de materiales y oficinas. • Movimiento de equipos y maquinarias dentro y fuera de la zona de obra. • Retiro de la vía principal existente. <p>Electrificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del

	<p>terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo). • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la SET.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se implementarán las medidas tendientes a evitar la afectación de la prestación del servicio en las actuales condiciones del FCGSM (por ejemplo, a partir del retiro de la vía principal existente), minimizando las interferencias y contribuyendo a garantizar la correcta prestación del servicio. • Todas las demoras e interrupciones de servicios serán debidamente informadas a los usuarios del ferrocarril en todas las estaciones del mismo, con suficiente antelación de aviso. No se realizarán demoras o cortes sin programación previa, con excepción de casos excepcionales, los cuales deberán informarse. • El personal ferroviario del FCGSM será informado sobre las obras que serán realizadas, junto con los horarios y tiempos de demoras del servicio que se llevará a cabo. • Se realizará un especial control del movimiento de los transportes de material e insumos, como así también de las actividades de los operarios, a fin de evitar accidentes. • Para el caso de las obras correspondientes al emplazamiento de la SET, dado que la obra se ejecutará en una zona cercana a la Autopista Camino del Buen Ayres, se establecerán Protocolos de Manejo de Tránsito para la Descarga de Materiales cumpliendo con lo establecido en el "MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL TRANSITORIA PARA RUTAS Y CAMINOS CONCESIONADOS" aprobado por la Resolución 165/2001 y la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial. Los mismos se presentarán ante la Supervisión de Obra y la Gerencia de la Autopista Camino del Buen Ayre para su aprobación. Estas medidas se describen en detalle en el Anexo I Subestación Eléctrica Transformadora. 	

6. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Se presenta a continuación un listado de Programas y Subprogramas que forman parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las etapas de construcción y operación, en función de los potenciales impactos ambientales identificados y analizados en el Capítulo 4 de este Estudio, y las medidas de mitigación propuestas en el Capítulo 5.

Este PGAS, específico para las etapas de construcción y operación de la Obra está basado en los resultados y recomendaciones desarrollados en los Capítulos precedentes de este Estudio. Oportunamente el futuro contratista deberá actualizar y/o adaptar el presente PGAS para la construcción, en función de las condiciones particulares del proyecto definitivo considerando, a su vez, las observaciones realizadas por la autoridad de aplicación ambiental (Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires).

El presente PGAS tiene como objetivo general, establecer procedimientos y metodologías constructivas, operativas y de control que permitan garantizar la ejecución de los trabajos por medio de una correcta gestión ambiental, con el mínimo impacto posible sobre la población y sus actividades, la vegetación y la fauna urbana, los recursos hídricos, la calidad del aire, el suelo y el paisaje, el tránsito, entre otros; por lo cual incluye la aplicación de las medidas de mitigación desarrolladas en el Capítulo 5, las cuales están dirigidas a conservar, mitigar y/o mejorar el ambiente afectado durante la ejecución de las obras.

El objetivo específico es exponer, en forma detallada y ordenada, el conjunto de Programas y Subprogramas con las acciones y recomendaciones dirigidas a prevenir, evitar, minimizar, o compensar los efectos negativos de la materialización de la Obra y a reforzar sus impactos positivos.

Así, el listado de Programas y Subprogramas que componen este Plan de Gestión Ambiental y Social, es el siguiente:

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Programa de Gestión Ambiental de la Obra y Control de la Contaminación Ambiental:
 - Subprograma de Manejo de Fauna Urbana, Vegetación y Arbolado;
 - Subprograma de Gestión del Movimiento de Suelos;
 - Subprograma de Protección de los Recursos Hídricos y Drenaje;
 - Subprograma de Gestión de Residuos;
 - Subprograma de Gestión Ambiental de los obradores;
 - Subprograma de Maquinaria y Equipos;
 - Subprograma de Control de Permisos y Licencias;
 - Subprograma de Manejo de las Interferencias;
 - Subprograma de Manejo de Tránsito Vehicular y Peatonal; y
 - Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los obradores.
- Programa de Contingencias.
- Programa de Monitoreo Ambiental.
- Programa de Comunicación Social.
- Programa de Atención de Quejas y Reclamos.
- Programa de Capacitación.
- Programa de Higiene, Seguridad y Riesgos del Trabajo.
- Programa de Protección del Patrimonio Histórico-Cultural (incluye Procedimiento ante hallazgos fortuitos).
- Programa de Supervisión del Cumplimiento del Plan de Gestión Ambiental y Social.

La empresa Contratista a cargo de la ejecución de la obra será responsable de incorporar dentro del presupuesto general los costos asociados a la elaboración e implementación del PGAS, junto con todos los estudios y monitoreos que implique (estudio de pasivos, monitoreo y muestreo de suelo, agua subterránea, ruidos y material particulado, entre otros) así como la elaboración e implementación del Plan de Paisajismo. La ejecución y el seguimiento del PGAS y sus respectivos programas y subprogramas, estarán a cargo del Coordinador General de la obra y del Responsable Ambiental. Quedará a cargo del Coordinador general de la obra y del Responsable Ambiental, informar y capacitar al personal involucrado en la obra, y a subcontratistas y proveedores cuando correspondiera, sobre los criterios de gestión ambiental y las medidas de mitigación, mediante reuniones previas al inicio de la obra y durante la etapa de construcción a través de las correspondientes actividades.

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Manejo de Fauna, Vegetación y Arbolado						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. • En los casos de afección de vegetación en las áreas indicadas en el Capítulo 3, se tomará contacto con el responsable del área a los fines de acordar criterios para la reposición de los ejemplares (ubicación, especie, cantidad). Particularmente en el caso de la Subestación Transformadora, se elaborará un Plan de Restauración Ambiental que tenga por fin minimizar el impacto paisajístico de la misma sobre el entorno cercano, cuya ejecución y mantenimiento durante el período de garantía estará a cargo de la empresa Contratista, con el control del CEAMSE, organismo encargado de la gestión de la futura reserva. Por estos medios se busca que las intervenciones se 						

inserten en el ambiente minimizando las alteraciones negativas y que las consiguientes propuestas de mitigación no redunden en un desfase con el paisaje circundante. En este sentido se tendrá en cuenta el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI).

- En caso de ser necesaria la extracción de un ejemplar se compensará el mismo de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente y en caso de no existir, se compensarán tres ejemplares por ejemplar extraído.
- Toda reposición o plantación de especies será con especies nativas, en atención a los requerimientos de las salvaguardas del Banco Interamericano de Desarrollo.
- Se realizará una cortina forestal por delante de la Subestación Transformadora con el fin de disminuir el impacto visual de la misma dentro del espacio verde en el que se emplazará. Con el objetivo de permitir la conectividad entre la Reserva El Corredor, la futura área destinada al proyecto DAMI y el predio donde se emplazará la Subestación se utilizarán especies nativas, pertenecientes a la ecorregión del pastizal pampeano (*Salix humboldtiana*, *Celtis tala*, *Jodina rhombifolia*, *Acacia caven*, *Schinus longifolius*, *Scutia buxifolia*, *Acanthosyris spinescens*, *Phytolacca dioica*, *Prosopis alba*, *Geoffroea decorticans* y *Fagara rhoifolia*).
- Se adoptarán las medidas necesarias a fin de minimizar los daños o accidentes durante las tareas de remoción de vegetación y durante el retiro de los troncos y follaje. El personal de obra asignado para dichas tareas contará con los elementos de seguridad básicos para la realización de dichas tareas (guantes, protectores auditivos y visuales, sogas para sujeción de ramas, etc.). En caso de llevarse a cabo extracción de árboles, se procederá a liberar el perímetro del árbol a extraer (en un radio igual o mayor a la altura del árbol), antes de iniciar los trabajos de corte o poda. El traslado de los troncos y follaje fuera de la zona de camino se realizará en camiones con los insumos básicos para asegurar la sujeción de la carga transportada en su traslado hacia los sitios de disposición final.
- Se prohíbe el acopio de restos de corte en terrenos de terceros sin su aprobación documentada, en zonas anegables o cercanas a la red de drenaje, o dentro de masas forestales. No se permitirá el acopio transitorio en el frente de obra por más de 10 días corridos.
- Se prohíbe encender cualquier tipo de fuego o fuente que pueda provocar incendios que pudieran afectar la vegetación, la fauna urbana y los demás componentes naturales (esta medida es de aplicación también para la protección del personal de obra, vecinos, transeúntes, bienes, etc.).
- Queda prohibido el control de la vegetación mediante productos químicos no autorizados por la autoridad competente.

- El corte de vegetación en zonas de trabajo se realizará de forma tal que no se produzcan daños en las zonas aledañas y a otra vegetación cercana.
- En cuanto a la fauna, queda prohibida, por parte de los trabajadores, la captura o daño de especies de todo tipo y por cualquier medio.
- Se prohíbe la tenencia de animales domésticos por parte del personal de obra.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión de Movimiento de Suelos						
Área de Aplicación*	A O	X	AID		AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • El suelo resultante del movimiento de tierras será clasificado para su uso en la obra o para ser transportado a sitios de disposición autorizados por el GCBA y el GBA, según corresponda. • Todo material resultante de la excavación y/o remoción de tierra (por ejemplo, para el emplazamiento de las catenarias) será utilizado (siempre y cuando cumpla con niveles de calidad de uso aceptables para la obra) en la obra (por ejemplo, para el perfilado de talud de las vías). • Todo material resultante de la excavación será almacenado y clasificado hasta su uso o disposición final, en áreas delimitadas y señalizadas, en forma adecuada para que no se genere arrastre de materiales como consecuencia de las precipitaciones ni del viento. • El suelo remanente, que no se utilice en la obra, será transportado a sitios o a rellenos autorizados por el GCBA o GBA, según corresponda. • En los sitios receptores del suelo sobrante solo podrá depositarse el material proveniente de excavaciones. Cualquier otro tipo de desecho sólido que no cumpla con los criterios de calidad ambiental debido a la presencia de sustancias peligrosas, será dispuesto a través de la normativa y gestores autorizados. • El acopio transitorio de materiales y los movimientos de suelos no van a obstruir el escurrimiento de los excedentes pluviales. 						

- Se minimizará la circulación de los camiones que trasladen el material sobrante a sitios de disposición final en horarios diurnos para no obstaculizar la circulación en la zona.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Protección de los Recursos Hídricos y Drenajes						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • En casos de drenajes, por ejemplo en el área de las futuras catenarias, a fin de evitar su interrupción, se verificará el adecuado funcionamiento de las alcantarillas existentes y propuestas, verificando la no obturación de las mismas. • Durante los movimientos y acopios de suelos, los drenajes de excedentes hídricos se conducirán respetando al máximo posible su curso natural y los niveles de escorrentía del terreno. • La provisión de agua para la obra en cuanto a caudales, períodos y origen será acordada con el GCBA y el GBA, según corresponda. Este consumo no afectará la provisión del servicio a la comunidad local. • En caso de utilizar agua corriente para los procesos constructivos, se solicitará autorización previa a la prestataria del servicio, indicando claramente los alcances del proyecto y su duración, de tal manera que esta pueda diseñar y planificar con la debida anticipación el transporte, consumo y acopio de agua, reduciendo a un mínimo las molestias a otros usuarios. • En aquellos casos que para el abastecimiento de agua de construcción sea de fuentes subterráneas, la perforación contará, previo a su ejecución y puesta en funcionamiento, con la aprobación del organismo correspondiente, especificando caudales y períodos de captación autorizados. • La preservación de dicha fuente se asegurará en cuanto a calidad y mantenimiento del recurso, debiendo el personal ajustarse a los regímenes de extracción determinados por la autorización de la autoridad pertinente en base al estudio de explotación respectivo, según corresponda. 						

- Durante la etapa de construcción y operación de la Subestación Transformadora para evitar la contaminación del agua se dará énfasis al cumplimiento al Subprograma de Gestión de Residuos y al Programa de Contingencias.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión de Residuos						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Se brindará capacitación de forma continua al personal designado para los trabajos en las distintas etapas de la obra, acerca de la adopción de prácticas apropiadas para el manejo de los residuos. Se implementarán medidas tendientes a concientizar al personal e instruirlo sobre acciones y procedimientos necesarios para lograr una adecuada recolección, clasificación, deposición y control de los residuos generados por la obra, dando cuenta de los medios disponibles para ello. • Se realizarán evaluaciones periódicas en lugares donde se estén generando o almacenando residuos peligrosos, para registrar sus fuentes y las cantidades que se estén generando. • Se asignarán responsabilidades entre el personal para dar cumplimiento a los diferentes componentes de este Subprograma. • Se elaborará un Formulario de Control de Gestión de Residuos. • El Contratista gestionará los medios necesarios para mantener el orden y la limpieza en la obra. Deberá organizar su trabajo de modo que los residuos provenientes de todas las tareas correspondientes a su contrato, de sus subcontratos o de otros contratistas, es decir de la totalidad del personal de obra, sean dispuestos en contenedores apropiados hasta el momento de ser retirados de la obra, para proceder a su disposición final. • Minimizar en la medida de lo posible la generación de todo tipo de residuos. • Tender a reciclar y reusar la mayor cantidad de materiales posibles. • Almacenar los materiales reciclables en contenedores identificados para tal fin. 						

- Estará terminantemente prohibido arrojar residuos desde el recinto de la obra al exterior, ya sea directamente o por medio de mangas. Los residuos deberán extraerse por medios mecánicos, embolsarse o verse en contenedores específicos.
- Los residuos serán clasificados en tres grandes grupos: aquellos “asimilables a domiciliarios o RSU no reciclables” (de baja peligrosidad o peligrosidad despreciable), “reciclables o RR” (de baja peligrosidad o peligrosidad despreciable) y los “peligrosos o RP” (de peligrosidad considerable). Asimismo, serán controlados en su ciclo de vida, desde la generación hasta su tratamiento y/o disposición final, incluyendo su almacenamiento, acopio transitorio y/o definitivo, según corresponda, en áreas bajo vigilancia y control, preferentemente en la zona de los obradores. Para lo cual se elaborará un listado de residuos a generarse y se definirá previamente su tratamiento y/o disposición final.
- Se gestionará el tratamiento o disposición final, según corresponda, de todos los residuos generados en la obra, conforme lo establecido por la Ley Nacional N° 25.916/04 de Gestión de Residuos Domiciliarios (generados principalmente en los obradores y oficinas) y Ley Nacional N° 24.051 de Residuos Peligrosos, y sus derivados. Con respecto a los RSU se estima que en la zona la coordinación se realizará con la concesionaria del servicio de recolección local y/o directamente con el municipio correspondiente. Asimismo, para el caso de los RR se coordinará con alguna cooperativa local su retiro o disponer en contenedores diferenciados municipales cercanos al punto de generación. No se autoriza la disposición de residuos en vertederos no autorizados por la autoridad competente.
- La extracción de aceites, combustibles, líquidos del radiador y aceites hidráulicos se realizará exclusivamente en un galpón de mantenimiento adecuadamente construido y aislado, evitando el contacto de los mismos con el suelo.
- Se proveerá al personal de instalaciones sanitarias químicas, que serán mantenidas en la forma adecuada y periódica. En el eventual caso de descarga de líquidos cloacales, se realizará la conexión a cloacas si se encuentra a distancia razonable del área de cobertura del servicio. Si se utilizara una planta portátil, se realizará la gestión del permiso correspondiente.
- El almacenamiento de aceites, lubricantes, combustibles, efluentes contaminados, etc. se realizará en recipientes / tambores / tanques / contenedores estancos identificados según su contenido. Estos contenedores para almacenamiento serán de doble pared o bien estarán ubicados dentro de un recinto adecuado, techado, debidamente ventilado, impermeable y con muros de contención. Asimismo, este último contará con cartelera indicativa del nivel de peligrosidad, acceso restringido y extintor de incendios.
- Se realizará el almacenamiento de trapos, maderas, guantes, etc. manchados

con aceites, o absorbentes provenientes de derrames en contenedores identificados para luego gestionar la disposición final correspondiente.

- Para el caso de derrames, los mismos serán absorbidos/colectados inmediatamente, informando al respecto al Jefe de Obra y dando cumplimiento a lo establecido en el Programa de Contingencias
- El transporte de los residuos peligrosos, así como su tratamiento se llevará a cabo por una empresa inscripta en el Registro de Generadores, Operadores y Transportistas de Residuos Peligrosos, en vehículos debidamente adecuados, con los elementos de contención de derrames accidentales y los seguros correspondientes. En este sentido, se tramitará el Manifiesto de Transporte de Residuos Peligrosos.
- Se realizarán las gestiones necesarias a fin de que la ejecución de esta Obra no deje Pasivos Ambientales, para lo cual se implementarán las medidas de mitigación correspondientes a cada caso (Capítulo 5). La Inspección de Obra tendrá a cargo el control de la mencionada implementación. Para esto se prevé la elaboración de informes periódicos por parte del Responsable Ambiental, con el objetivo de identificar potenciales pasivos, a partir de observaciones in situ para de relevar la información específica, con cartografía, esquemas, fotografías, e identificación de potenciales riesgos y recomendaciones para su tratamiento y solución.
- No se efectuarán tareas de limpieza de vehículos o maquinaria sobre o en zonas cercanas a canales o desagües (como por ej., zanjas y cunetas para drenaje de excedentes pluviales temporarios en las adyacencias a terraplén en zona de vías y arterías, donde el alcantarillado en caminos secundarios indique la presencia de escurrimiento temporarios), como así también estará prohibido el vuelco de cualquier tipo residuo a los mismos.
- Se evitará que las actividades como el lavado de equipos y camiones, así como algunos procesos y de funcionamiento de los obradores, carguen de sedimentos o de otros contaminantes a las zanjas y cunetas construidas originalmente para drenaje de excedentes pluviales temporarios, de tal forma que puedan superarse los valores establecidos por la autoridad de aplicación.
- Los materiales o elementos contaminantes tales como combustibles, lubricantes, aguas servidas no tratadas, no serán descargados en o cerca de ninguno de los cuerpos o cursos de agua (canales, zanjas, desagües, etc.) presentes en el área de influencia directa de la Obra.
- La gestión de residuos domiciliarios y materiales peligrosos será de acuerdo a las normativas vigentes y lo que determine la autoridad de aplicación en cada caso, contemplando la no afectación de los recursos hídricos, cualesquiera que sean.
- Los materiales potencialmente contaminantes (tanto por calidad como por concentración, se trate de combustibles, lubricantes, hidrocarburos, soluciones o

sólidos con base acida o básica), así como las aguas servidas no tratadas o aguas de lavado, no serán descargadas en ningún cuerpo o curso de agua, sean éstos naturales o artificiales.

- Las aguas de lavado o enjuague de equipos, maquinarias, plantas de materiales, no serán vertidas a lechos o cursos de agua sin acondicionamiento previo (depuración, evaporación, reciclaje, tratamientos biológicos, etc.) para cumplir con las normas de vuelco reguladas por la autoridad competente en la materia y la reglamentación vigente.
- Se garantizará el almacenamiento adecuado de materiales o residuos potencialmente contaminantes a fin de evitar la contaminación del suelo y eventualmente, de las fuentes subterráneas de agua.
- Se controlarán los residuos en su ciclo de vida, desde la generación hasta su tratamiento y/o disposición final, incluyendo su almacenamiento a acopio transitorio o definitivo, según corresponda, en áreas bajo vigilancia y control, preferentemente en la zona de las instalaciones en tierra (si las hubiere).
- La quema de basura quedará estrictamente prohibida.
- Bajo ningún concepto podrán enterrarse materiales en el terreno.
- Cabe aclarar que la ejecución de los trabajos no conllevará la generación de residuos patogénicos, debido a que se contratará un Servicio de Medicina del Trabajo externo. En caso de que eventualmente se genere algún residuo de este tipo, se gestionará su transporte y tratamiento a través de un servicio/s habilitado/s por las Autoridades Nacionales competentes.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión Ambiental de los obradores						
Área de Aplicación*	A	X	AID		AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • La localización de los obradores minimizará los impactos ambientales negativos. Por ejemplo, no deberán instalarse cerca de ningún curso de agua. • El sitio de emplazamiento seleccionado afectará lo mínimo posible la dinámica 						

socioeconómica de la zona, ya sea por el uso de los servicios públicos (a partir de la conexión de las instalaciones a las redes disponibles) o debido a las posibles interferencias sobre el tránsito.

- Se prohíben en los obradores las actividades (ej. cortes de terreno, rellenos y remoción de vegetación de gran tamaño) que no estén contempladas en el proyecto.
- Los distintos sectores de los obradores estarán claramente diferenciados: oficina de la Inspección y oficina principal, comedor, vestuario, laboratorio, depósito y área de acopio de materiales, así como las áreas específicas de guarda de vehículos y maquinarias (zona de guarda, reparaciones, lavado, engrase, etc.), a la eventual planta de materiales y a los acopios.
- En todo momento se mantendrá el orden y la limpieza de los sectores de trabajo, recogiendo todo desperdicio y arrojándolo dentro de los recipientes adecuados: los desperdicios se colocarán dentro de contenedores apropiados; cualquier pérdida o derrame de productos se limpiará en el momento; no se dejarán puntas salientes de clavos en tablas, cajones, etc. (estos deben ser retirados o doblados para aplastar su punta); se destinará un lugar adecuado de almacenaje de productos para limpieza.
- Se señalará adecuadamente el acceso a los obradores, teniendo en cuenta el movimiento de vehículos y peatones. Si se realiza giro a izquierda en calle de doble sentido y de tránsito regular, se exigirá una dársena de giro.
- Se contará con las instalaciones sanitarias adecuadas, contemplando la adecuada evacuación de los líquidos cloacales (cámara séptica, pozo absorbente, sanitarios químicos, etc. según sea la modalidad seleccionada).
- Los sectores donde se realicen tareas de reparación y mantenimiento de vehículos y maquinarias serán acondicionados de modo tal que se minimicen los riesgos por contingencias (derrames de combustibles, lubricantes, incendio). Contando con un tinglado o similar dentro de los obradores con solado impermeable, dispositivos para captación de derrames o aguas contaminadas y de separación de la fracción de hidrocarburos, herramientas y equipamiento necesario para la reparación de vehículos, así como conexión a la red de energía eléctrica, equipos extintores de incendios, señalización clara de las vías de emergencia, sistema de alarmas automático o manual, etc.
- Se contará con instalaciones para provisión de agua para consumo, instalaciones sanitarias adecuadas y con el debido equipamiento para el tratamiento de los efluentes generados y toda instalación necesaria para minimizar las implicancias sobre el ambiente donde se encuentran los obradores.
- La generación de residuos sólidos en los obradores responderá al plan de manejo establecido en el Subprograma de Gestión de Residuos, cumpliendo con las

normas de acopio, recolección, traslado y disposición final en los sitios que la autoridad de aplicación resuelva o determine.

- Se contará con áreas cercadas con alambrado perimetral, cerradas y construidas específicamente para el almacenamiento de aceites y lubricantes, considerados como insumos de Obra.
- Previo a la instalación de los obradores se realizará una caracterización de las condiciones ambientales originales a fin de establecer una línea de base para la restauración a dichas condiciones una vez finalizadas las tareas.
- Los obradores contarán con equipos extinción de incendios, según los requerimientos particulares del mismo, y un responsable, debidamente capacitado y calificado, con material de primeros auxilios y los elementos necesarios para cumplir con la normativa sobre seguridad e higiene laboral. Se realizará un plano de incendio de los obradores. Se capacitará al personal en primeros auxilios y se colocarán materiales de primeros auxilios a la vista, en puntos de alta concurrencia y con probabilidad de ocurrencia de accidentes, como ser el taller.
- En los obradores se implementarán las medidas de seguridad que sean necesarias a los fines de este subprograma, así como la señalización y cartelería informativa y preventiva de la Obra, que permita la correcta realización de las tareas. Para ello, el Contratista contará con los servicios de un profesional de seguridad e higiene para implementar las medidas de seguridad a establecer en toda la operación. Las oportunidades de mejora que el responsable de seguridad e higiene detecte deberán ser atendidas.
- Respecto a la desmovilización de los obradores y la restauración del lugar, remitirse a las observaciones planteadas en el “Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los Obradores”.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Maquinaria y Equipos						
Área de Aplicación*	A O	X	AID		AII	
Responsable de su	Contratista					

implementación	
	<ul style="list-style-type: none"> • Los equipos móviles y maquinaria pesada, estarán en buen estado mecánico y de carburación, minimizando las emisiones a la atmósfera. Se realizará el control de los mismos a través de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), según corresponda, procediendo con el retiro de aquellos que no pasen dicha verificación. Las vibraciones de los equipos y maquinarias pesadas, junto con la contaminación sonora por el ruido de los mismos durante su operación, pueden producir molestias a los vecinos. Es por esto que se minimizará al máximo la generación de ruidos y vibraciones de los equipos, controlando los motores y el estado de los silenciadores. • Quedará prohibido el uso de los equipos fuera de las zonas habilitadas, por personal no autorizado o fuera de los horarios de trabajo. • El mantenimiento preventivo y correctivo apuntará a las buenas condiciones de funcionamiento de las unidades, previniendo los escapes de combustibles o lubricantes que puedan afectar al ambiente. De suceder, se aplicarán las técnicas inmediatas para acotar y limitar el área afectada mediante el uso de sectores de solado impermeable y bateas, contenedores para acopiar el material derramado, el sellado, cierre o bloqueo de los lugares de fuga del material contaminante y la implementación de un sistema de respuesta que involucre los recursos necesarios, según la magnitud de la pérdida. Asimismo, se aplicarán las técnicas de remediación pertinentes a la situación y se informará a la Inspección de Obra y a la autoridad competente. • En el caso del aprovisionamiento y el mantenimiento del equipo móvil y maquinaria, incluyendo lavado y cambio de aceites, el mismo se llevará a cabo en el sector de los obradores destinado a tal fin (zona de lavado, engrase, etc.). • En el caso de aceites, lubricantes o hidrocarburos líquidos, se los almacenará en bidones o tambores, diferenciando nuevos y usados, siguiendo los procedimientos establecidos en el Subprograma de Gestión de Residuos. Se cumplimentará con la normativa vigente en lo referido al transporte y recepción de los mismos.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Control de Permisos y Licencias						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	

Responsable de su implementación	Contratista
<ul style="list-style-type: none"> • Se llevará un registro de todos los permisos que se deban gestionar en atención a temáticas ambientales y sociales incluyendo el organismo en que deberá tramitarse, su estado y fecha de tramitación, fecha de otorgamiento, vigencia del permiso, etc. • El registro se actualizará mensualmente y se informará a la Inspección de obra a fin de asegurar su cumplimiento. 	

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Manejo de Interferencias						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista, Municipalidades y empresas proveedoras de servicios					
<ul style="list-style-type: none"> • Previo al inicio de la obra física, la Contratista deberá contar con un relevamiento de interferencias. Dicho relevamiento se actualizará en función del avance de la obra. • Se evitará la interferencia y/o perturbación de los servicios públicos que se encuentren en el área de la obra o su entorno inmediato. • De ser necesaria la remoción o relocalización permanente o temporaria de un servicio se coordinará con las autoridades respectivas y/o los prestatarios de dicho servicio. • Si las tareas que deban desarrollarse se encuentran en áreas cercanas a instalaciones de servicios públicos y si existiera la posibilidad de provocar daños o inconvenientes, se instrumentarán los mecanismos adecuados para tomar los recaudos necesarios para protegerlas (siempre en total acuerdo con e informando a la empresa prestadora de dicho servicio). 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA
--

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Manejo del Tránsito Vehicular y Peatonal						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista y Municipalidades					
<ul style="list-style-type: none"> • Se garantizará la circulación segura del tránsito vehicular (motorizados y no motorizados) y peatonal, intentando minimizar la interferencia en la medida de lo posible con el tránsito que circula por la zona de influencia de las obras. • Se delimitará el sector del obrador con presencia de cartelería y señalización de tránsito. Dichos elementos serán legibles y estarán debidamente colocados en zonas visibles, incluso en horario nocturno. • Se procederá a incorporar senderos peatonales transitorios para asegurar que la circulación de peatones se encuentre separada del tránsito vehicular y evitar posibles accidentes. Estos serán firmes, con superficies antideslizantes, delimitados con cintas de seguridad y sin obstáculos que interrumpan la circulación. Deberán evitarse cerramientos que generen puntos ciegos, los cuales posibiliten la materialización de sectores de inseguridad ciudadana. • Se brindará información oportuna a los usuarios acerca de los desvíos y/u obras a realizar. • Al momento que la obra alcance un cruce a nivel, se tramitará ante la autoridad correspondiente el permiso para desvío del tránsito correspondiente. La autoridad competente anunciará con antelación la ubicación de los desvíos y su duración. El Contratista preparará los carteles de señalización, cuyo diseño deberá ser previamente aprobado por la autoridad competente, y cartelería indicativa de la inminencia del corte, con una antelación de al menos 72hs y en un radio de 10, 100 y 200 m del cruce a nivel a interrumpir. • El Contratista procederá a solicitar, en caso de ser necesario, la reprogramación de los semáforos, la colocación de nuevas unidades y la reubicación de las paradas de colectivos a la autoridad competente, de acuerdo al cronograma de obras y cortes programados. Los gastos de las tareas antes mencionadas correrán por cuenta del 						

Contratista.

- Dado que la obra de la Subestación Eléctrica Transformadora se ejecutará en una zona lindera a la Autopista Camino del Buen Ayres, se cumplirá con lo establecido en el "MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL TRANSITORIA PARA RUTAS Y CAMINOS CONCESIONADOS" aprobado por la Resolución 165/2001 y la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial. Se realizará la provisión, instalación, mantenimiento y retiro de todos los elementos de señalización vial necesarios ante intervenciones sobre la autopista.
- Cuando exista la necesidad de descargar materiales desde la Autopista al predio, se presentará un Protocolo de Manejo de Tránsito para la Descarga de Materiales específico para dichas tareas, el cual deberá ser evaluado por la Supervisión de Obra y la Gerencia de la Autopista Camino del Buen Ayre. Dicho programa incluirá el detalle de las medidas de seguridad a ser implementadas, según las normativas vigentes, los materiales a descargar y las maquinarias que serán utilizadas. A su vez, se designará a los responsables de la implementación de los protocolos y las tareas asignadas.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los obradores						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Concluidos los trabajos del proyecto, los predios donde se emplazan los obradores serán desalojados, una vez realizadas todas las mejoras necesarias para devolverlos en condiciones similares o mejores a las iniciales. • Se considerará el retiro de la totalidad de las instalaciones fijas o móviles y el retiro y correcta disposición de todo residuo o sobrante de insumos o tareas. Se realizará el estudio de pasivos ambientales y se remediaron aquellos detectados. Previo a la evaluación de pasivos ambientales: <ul style="list-style-type: none"> • Se recogerán todos los desperdicios y materiales sólidos y se trasladarán a lugares aprobados por la supervisión ambiental. 						

- Se restituirá, dentro de lo posible, los espacios verdes residuales, la vegetación removida (especialmente cuando se trate de especies nativas), utilizando en lo posible ejemplares nativos, previa conformidad de la Inspección de obra. Se dará cumplimiento a lo establecido en el Subprograma de Manejo de Fauna urbana, Vegetación y Arbolado.
- Se demolerán las construcciones transitorias hechas con hormigón o albañilería y estos residuos serán eliminados en los lugares asignados por la supervisión ambiental.
- Los materiales sobrantes reusables o reciclables podrán ser donados, previa aprobación de la supervisión ambiental y de la autoridad de aplicación. Quedará prohibida la entrega de materiales que constituyan pasivos ambientales.
- En el proceso de desmantelamiento no se permitirá la quema de basura ni de otros residuos.
- Una vez retiradas todas las instalaciones, se procederá con las tareas de limpieza (retiro de todo tipo de instalaciones, residuos y/o escombros de los obradores), restauración (fundamentalmente, mediante la cubierta de suelo vegetal) y revegetación, de ser necesario.
- Una vez desmantelados los frentes de obra, los sitios deberán ser dejados en perfectas condiciones e integrados al ambiente, recubriéndose el sector con el suelo vegetal extraído y revegetando los sitios afectados.
- Los caminos existentes que hayan sido utilizados para acceder a áreas de obra y a los obradores serán restaurados. Se reconstruirá toda la infraestructura privada que hubiera resultado afectada durante las acciones de Obra (alambrados, postes, senderos, etc.).
- Los espacios construidos por el Contratista para acceder a los obradores, zonas de acopio serán cerrados y restaurados a su condición original.
- El cierre de los obradores contará con una evaluación previa de pasivos ambientales a cargo del Contratista, principalmente focalizándose en áreas conflictivas tales como áreas de almacenamiento de combustibles y lubricantes, eventuales pozos y cámaras sépticas, áreas de mantenimiento de maquinarias y equipos, áreas de estacionamiento de unidades, talleres, etc. En caso de detectar pasivos, se realizarán los estudios pertinentes para determinar los niveles de contaminación y establecer las medidas de remediación a implementar.
- Con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra, la zona será recuperada ambientalmente y acondicionada de forma tal que se pueda ayudar al proceso de restauración natural. Esta recuperación debe contar con la aprobación de la Inspección de Obra
- Finalizadas las tareas se realizará el adecuado abandono y cierre de la Obra,

retirando todas las instalaciones fijas o desmontables, eliminándose los residuos, escombros, chatarra, cercos, y otros.

- Al finalizar la obra, la Contratista elaborará un Informe Final con los resultados de la gestión socioambiental y de seguridad e higiene durante la ejecución de la obra. Incluyendo las actividades llevadas adelante en cada uno de los programas y las fotografías que las evidencien; la ubicación de los obradores; el listado de consultas y reclamos; las capacitaciones realizadas junto con las planillas de asistencia; el volumen de residuos producidos; los remitos de transporte de residuos peligrosos, material producido y efluentes cloacales; el protocolo de COVID-19; los permisos ambientales, y la documentación de seguridad e higiene. El mismo estará firmado por el Responsable Socio Ambiental y por el Responsable de Seguridad e Higiene de la empresa Contratista.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE CONTINGENCIAS						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista, Defensa Civil, Bomberos, SOFSE, etc.					
<ul style="list-style-type: none"> • Se identificarán y tipificarán las posibles contingencias (volcado de hormigón, volcado de combustibles o aceites, accidentes, incendios) en función de las características de esta obra, sus posibles daños (sobre las personas o el ambiente, fundamentalmente el suelo y los recursos hídricos) y formas de prevención y respuesta. • Se asegurará la identificación de responsabilidades, cadena de comunicación, mecanismos de respuestas, adecuada capacitación, existencia de los elementos de seguridad previstos según los riesgos de cada contingencia analizada. • Se capacitará al personal de obra en materia de seguridad, prevención y cuidado del medio ambiente. Respecto al personal de obra, se asegurarán en todo momento vías de escape de los posibles lugares de ocurrencia del siniestro, disponiéndose de un sistema de alarmas para alertar a todos los presentes. • Se protegerá al personal que actúe en la emergencia. • Se minimizarán los efectos de una contingencia una vez producida, desarrollando acciones de control, contención, recuperación y en caso contrario restauración de los daños siguiendo un plan predeterminado, con responsables y actores debidamente capacitados, entrenados y con tareas específicas y pautadas. 						

- Se protegerá a terceros relacionados con la obra, salvaguardando la vida humana y preservando el ambiente.
- Durante la etapa de operación, se realizará el mantenimiento de los equipos con hexafluoruro de azufre (SF₆) y se verificará el correcto funcionamiento de los mismos mediante un control visual y el chequeo de la presión y la densidad del gas. Cabe mencionar, que los equipos cuentan con un sistema de control interno que alerta ante fugas o mal funcionamiento, resultando en un corte total del sistema. Se tendrá en cuenta la vida útil de los equipos para evitar incidentes y medidas para la manipulación segura de los equipos. Asimismo, se contará con un Plan de Contingencia por accidentes o fugas de SF₆, el cual contará con capacitaciones sobre las medidas de seguridad a tener en cuenta.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Previo al inicio de la obra se realizará un Estudio de Línea de Base Ambiental para determinar el estado del lugar del emplazamiento de los obradores, con el objetivo de identificar posibles pasivos ambientales. Asimismo, se realizará el Informe de Cierre Ambiental con el estado del predio luego de haberse ejecutado la obra, debiéndose comparar con la situación inicial. • Se procederá a realizar muestreos de suelo y aguas subterráneas en aquellos sectores de interés tales como recinto de residuos peligrosos, lugar de almacenamiento de combustibles, taller, etc., así como en aquellas áreas que mediante una caracterización visual organoléptica previa indiquen la presencia de un derrame. • Se realizará la determinación del contenido de Hidrocarburos Totales de Petróleo, BTEX y metales pesados. Los límites admisibles serán los determinados por la Ley Nacional de Residuos Peligrosos N° 24.051 y su Decreto 831/97, y para aquellos parámetros que no están contemplados en la normativa nacional, por los valores presentes en la normativa holandesa. • El análisis de muestras deberá realizarse mediante laboratorio habilitado. • En caso de ser necesario, por requerimiento de la autoridad de aplicación o de la Supervisión, se realizará el monitoreo de parámetros ambientales adicionales, para su posterior comparación con los niveles guía establecidos por la normativa vigente. 						

- Durante la obra se realizarán mediciones periódicas de material particulado y niveles de ruido que trascienden al vecindario para controlar el cumplimiento de los límites establecidos por la autoridad competente. La Contratista estará a cargo de establecer un plan de monitoreo a lo largo del período que dure la obra, el cual podrá ser modificado en caso de considerarse necesario. Los monitoreos de ruidos se realizarán mensualmente y los de material particulado se realizarán ante tareas que puedan afectar la calidad del aire, como descarga y volcado de balasto, movimiento de suelo, etc.
- Asimismo, se tomarán medidas para prevenir la emisión de material particulado, tales como riego en los días ventosos, secos y previo a tareas de vuelco de materiales; protección y cobertura del material de obra con lonas en los sectores de acopio y durante su transporte; y limitaciones a la velocidad de circulación de los vehículos en zonas que no se encuentren asfaltadas.
- Previo al inicio de los monitoreos, se aprobarán desde la Supervisión los puntos de muestro, la metodología a implementar y las variables a medir. Una vez realizado el estudio se elaborará un informe con los resultados obtenidos, su interpretación y la necesidad de la implementación de medidas de mitigación.
- En caso de ocurrencia de derrames de gran magnitud, se realizarán monitoreos ambientales, con el objetivo de determinar el nivel de contaminación del suelo y las medidas de remediación necesarias.
- Con el objeto de comprobar que los campos electromagnéticos generados por las líneas de alta tensión de las catenarias no superen los valores permitidos por la normativa vigente, se realizarán mediciones de los campos electromagnéticos; la primera se realizará previo al inicio de las acciones físicas de la obra y la segunda medición se realizará una vez realizada la obra y con el ferrocarril funcionando con el sistema eléctrico, reiterando los puntos de medición originales. Se medirán 10 (diez) puntos diferentes a lo largo de la traza, para definirlos tendrá en cuenta la presencia de cruces de líneas de alta tensión, concentración de instituciones educativas o de salud, entre otros.
- Por su parte, durante la etapa de operación de la Subestación Transformadora también se medirán los campos electromagnéticos, a los fines de verificar que los niveles emitidos se correspondan con el cumplimiento de la normativa vigente. A su vez, se contará con mediciones previas para poder contar con una línea de base y realizar la comparación de los niveles obtenidos con la situación sin proyecto.
- Ambas mediciones de campos electromagnéticos serán obligaciones de las contratistas, la cuales deberán tercerizar a través de un laboratorio independiente y de reconocida trayectoria en el rubro.
- Previo a la instalación de los equipos, la Contratista -como parte de la ingeniería a su cargo- deberá simular las instalaciones mediante un software apropiado y estimar en dichas simulaciones los valores de campos esperables. En caso de que los resultados esperados no se verifiquen, la Contratista deberá realizar las readecuaciones

correspondientes sobre el diseño de la instalación.

- Del mismo modo, en caso de que los niveles medidos a partir de la puesta en marcha de la SET y la circulación del ferrocarril con el sistema de catenarias funcionando fuesen mayores a los recomendables por la normativa nacional, la Contratista deberá tomar medidas correctivas.
- En la República Argentina, la exposición ocupacional a campos electromagnéticos de frecuencia extremadamente baja se encuentra regulada por la Resolución Nro. 295/2003 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. En dicha Resolución, el Anexo II se refiere a radiaciones y campos y establece valores límite para campos magnéticos de sub-radiofrecuencias (30 kHz e inferior). Estos valores límites se refieren a toda la diversidad de densidad de flujo magnético (B) de los campos magnéticos de radiofrecuencia baja en el rango de 30 kHz e inferiores, a los que se cree que casi todos los trabajadores pueden estar expuestos repetidamente (durante toda la jornada laboral) sin efectos adversos para la salud.
- La resolución establece una ecuación para determinar el valor admisible de campo magnético, siendo para 50 Hz; el límite de 1.000 μ T.
- Para campo eléctrico, las exposiciones laborales no deben exceder de una intensidad de campo de 25 kV/m desde 0 Hz a 100 Hz.
- En cuanto al público en general, en nuestro país, los valores de exposición a campos electromagnéticos de baja frecuencia para público en general son establecidos por la Resolución 77/98 de la Secretaría de Energía por la que se amplían las condiciones y requerimientos del "Manual de Gestión Ambiental del Sistema de Transporte Eléctrico". Dicha norma establece que los valores máximos admisibles para el público general son 3 kV/m (campo eléctrico) y 25 μ T (campo electromagnético). Estos valores-límite son sensiblemente más bajos que los establecidos por la Comisión Internacional sobre Protección Frente a Radiaciones No Ionizantes (ICNIRP): 5 kV/m (campo eléctrico) y 100 μ T (campo electromagnético).

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	X
Responsable de su implementación	Contratista, Municipalidades locales					
<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá un procedimiento de comunicación formal y documentado, que facilite la comunicación con los usuarios del FCGSM y con las comunidades adyacentes (opiniones, sugerencias o reclamos) relacionados con el desarrollo de la obra. • Las modalidades de presentación y acceso de la información facilitarán el acceso igualitario a todos los sectores sociales interesados. • Se comunicará con anticipación a las autoridades, vecinos, empresas u 						

organismos que posean instalaciones o desarrollen actividades próximas a la Obra, las acciones a ejecutar en los períodos subsiguientes.

- Se informará a la comunidad, a través de los canales adecuados, sobre: el proyecto ejecutivo, el cronograma de obras y responsables, la evaluación final de impactos y medidas de manejo ambiental y social a implementar, el procedimiento de atención de quejas y reclamos, etc.
- Se comunicará a las autoridades y usuarios del FCGSM las obras, interrupciones y demoras del servicio, comunicando además los tiempos estimados.
- Se colocará cartelería en cada frente de obra indicando: Nombre del Proyecto, nombre del Comitente, nombre del Concesionario, direcciones y teléfonos de consulta y recepción de quejas.
- Se pondrá a disposición de la población del área de influencia un libro de quejas (cuya localización será debidamente comunicada), así como también un número telefónico de contacto, operativo las 24 horas, una dirección de e-mail y una interfase web mediante la cual la sociedad podrá hacer llegar sus reclamos, quejas y sugerencias.
- Se implementarán medidas tendientes a evitar la afectación a la accesibilidad de negocios y comercios de la zona cercana a la implantación de los obradores por el movimiento de maquinarias y vehículos y por la ejecución de tareas de obra en sectores cercanos a las áreas comerciales.
- En la medida de lo posible se procederá a realizar los trabajos en horarios que no afecten la actividad comercial. Asimismo, se garantizará el ingreso de mercadería y de clientes.
- Se realizará un relevamiento y una campaña de comunicación para los comercios que se verán afectados por las actividades de la obra.
- Se señalará e informará de los caminos o tramos por la cual se desplazarán los vehículos pesados afectados a la Obra.
- Se preparará y dispondrá en los obradores de material gráfico (afiche o cartel) no técnico, de divulgación de la Obra.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS						
Área de Aplicación*	A O	X	AID	X	AII	X
Responsable de su implementación	Contratista					

- Se establecerá un sistema para registrar todas las inquietudes y quejas sobre el desempeño social y ambiental, así como sobre las actividades del Proyecto, anticipando las potenciales situaciones de conflicto relacionadas con las actividades de construcción y estableciendo un sistema de respuesta adecuado para los reclamos. Se considerará para recibir, analizar y responder a comunicaciones, quejas o sugerencias de las partes interesadas (tanto de la comunidad como de los trabajadores propios y contratistas):

- Arbitrar los medios y mecanismos transparentes para facilitar la recepción de inquietudes (consultas, reclamos, quejas) de las partes interesadas del proyecto y responder a las mismas a fin de solucionarlas y de anticipar potenciales conflictos.
- Establecer mecanismos de atención de quejas adecuados para que actores sociales y trabajadores puedan formular sus inquietudes, asegurando una alternativa tal que pueda mantener el anonimato de las mismas.
- La Gerencia de Recursos Humanos de la Contratista pondrá a disposición de los trabajadores (propios o de subcontratistas), los mecanismos para la recepción de quejas y reclamos, por escrito y de manera anónima, mediante buzones de sugerencias instalados en distintos lugares de obradores. Esto permitirá coleccionar información sobre: condiciones inseguras de trabajo, malas condiciones de alojamiento, situaciones de abuso laboral y sexual, etc. resultantes de la convivencia en el ámbito laboral.
- Atender las inquietudes y reclamos rápidamente, empleando un proceso comprensible y transparente que brinde respuesta clara a los interesados.
- Llevar un registro integral adecuado de todas las consultas, quejas y reclamos que sean recibidos por distintos medios y su proceso interno en la Contratista para dar rápida respuesta y permitir la resolución temprana de conflictos.

- En los casos en los que no sea posible evitar conflictos, se promoverá la negociación y se buscará alcanzar la resolución del mismo de forma que todos los actores involucrados (incluyendo el proyecto) se vean beneficiados con la solución.

- El Mecanismo contará con las siguientes etapas:

Recepción y registro de inquietudes

Mecanismos para la recepción:

- Buzones ubicados en sitios de obras, lugares específicos de las localidades del AI, oficinas de la Contratista, etc.
- Colocar en puntos estratégicos de la obra cartelería indicando la dirección (postal y correo electrónico) y/o número telefónico para la recepción de consultas y/o quejas.
- Reuniones periódicas consideradas en el Plan de Comunicación del proyecto.

Estos mecanismos serán informados y regularmente publicitados (i.e. folletos, carteles,

espacios de referencia comunitarios, spots de radios, etc.) y estarán siempre disponibles para cualquier parte interesada que quisiera acercar una inquietud.

Toda inquietud que ingrese por cualquier medio será registrada y archivada en una carpeta especial ubicada en cada dependencia/locación del proyecto en cada una de las zonas. Asimismo, se remitirá una copia de la inquietud a la oficina de centralización del proyecto.

Respuesta a inquietudes

En caso de que la inquietud se trate de una duda o consulta de información con respecto a cualquier componente del proyecto, la misma será atendida y respondida en un lapso no mayor a 7 días consecutivos.

La información que se brinde al reclamante será pertinente, relevante y entendible de acuerdo a las características socioculturales de quién consulta. Éste último dejará una constancia de haber sido informado y de satisfecho su consulta y la misma será archivada junto con la inquietud.

En caso de que la inquietud se trate de una queja o reclamo con respecto a cualquier componente del proyecto y haya sido considerada como apropiada, la Contratista se pondrá en contacto con el reclamante en un lapso dado por el nivel de urgencia:

- Inquietud urgente: Se pondrá en contacto inmediatamente con el reclamante y brindará una solución en un tiempo acorde a la urgencia.
- Inquietud regular: Se pondrá en contacto en un lapso no mayor a 7 días consecutivos para avanzar en la búsqueda de una solución.

La solución puede ser propuesta por la Contratista, por el reclamante, por una negociación conjunta o si es pertinente por un tercero (ej: técnico específico).

Para estas resoluciones se utilizarán los mecanismos y espacios constituidos como formales a partir del Proyecto. Así como la comunicación y participación de los organismos locales pertinentes.

A modo de ejemplo, la solución puede implicar la implementación de medidas de mitigación, la modificación y/o abandono de tareas o actividades del proyecto hasta la compensación justa por bienes dañados o perdidos.

Una vez implementada la solución, el reclamante dejará una constancia de conformidad y cierre del reclamo; la misma será archivada junto con la inquietud.

Seguimiento

En toda inquietud, queja o reclamo que fue cerrada con conformidad por parte del reclamante, la Contratista realizará un seguimiento sistemático durante un lapso razonable de tiempo a fin de comprobar que los motivos de queja o reclamo fueron efectivamente solucionados.

Solución de conflictos

En caso de que no haya acuerdo entre el Proyecto y quien realizó la inquietud, sea por una inquietud rechazada o por no llegar a un acuerdo en la solución a implementar, la

Contratista procederá a arbitrar los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes. Esto puede incluir, entre otros: promover la participación de terceros técnicos u otros estatales, invitar a mesas de diálogo, mediaciones, conciliaciones.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Se capacitará a todo el personal afectado al proyecto en lo relativo a las cuestiones ambientales y sociales del Proyecto y sus actividades, así como en los procedimientos requeridos por el presente PGAS. • Se capacitará en aspectos de seguridad e higiene a fin de minimizar los impactos sobre el ambiente y la salud de los trabajadores. • El personal recibirá capacitación en los temas principales previo al inicio de sus tareas. En el caso de realización de tareas específicas se realizarán capacitaciones especiales. • La capacitación sugerida al personal abordará los siguientes aspectos, como mínimo, pudiendo ser ampliado a criterio de la contratista o de la inspección de obra: <ul style="list-style-type: none"> - Consideraciones ambientales y medidas de mitigación; - Gestión diferenciada de residuos; - Manejo de material producido; - Control de vectores; - Uso de maquinarias y vehículos; - Control de tránsito, cortes y desvíos; - Aspectos vinculados a la Higiene y seguridad; - Patrimonio histórico-cultural y natural y procedimiento frente a hallazgos fortuitos; - Manejo de contingencias; - Comunicación e información a la comunidad; y - Equidad de género. • Se elaborará un plan de capacitación, llevándose registro de las capacitaciones realizadas mensualmente. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE HIGIENE, SEGURIDAD Y RIESGOS DEL TRABAJO						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> Se elaborará un programa de seguridad (acorde a las Resoluciones SRT 51/97, 35/98 o 319/99, según corresponda) con una memoria descriptiva de la obra que detalle sus etapas, los riesgos generales de las tareas según etapa de obra, un cronograma de trabajo, un plan de capacitación y las medidas de seguridad. También incluirá la nómina del personal que trabajará en obra. Dicho programa se enviará a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) contratada para su aprobación, firmado por el responsable de la obra, el responsable de Seguridad e higiene y un representante de la Contratista. El documento respetará los lineamientos establecidos por la Ley N°19.587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, su Decreto Reglamentario N°911/96, y todos sus decretos y resoluciones modificatorias. La Contratista proporcionará a cada trabajador, sin costo alguno para éste, los equipos y elementos de protección personal (EPP), incluyendo los elementos vinculados a la prevención del COVID-19 (barbijo o tapabocas y kit de desinfección personal), en cantidad y calidad acordes con los riesgos existentes de acuerdo a las tareas que realice. Asimismo, se realizará un registro y control de su entrega. Cuando los trabajos impliquen un alto riesgo (líneas de alta y media tensión, etc.) será obligatoria la Inspección en forma directa por parte del responsable de la tarea y del responsable de Higiene y Seguridad Laboral de la empresa contratista. Se procederá a elaborar mensualmente un informe detallando los avances de la obra, tipo de tareas realizadas, posibles riesgos, medidas preventivas para su mitigación, ocurrencias o no de accidentes con la descripción de suceso y la cantidad, medidas de prevención de COVID-19, registro de capacitaciones, registro fotográfico y todo aquello que compruebe la debida implementación del programa. Se incorporará al programa el Protocolo Sanitario producto del COVID-19, donde se establecerán todas las medidas preventivas que se implementen para asegurar la salud de los trabajadores y garantizar la continuidad de la obra. Asimismo, se entregará el protocolo a la Supervisión de obra, para que este sea aprobado. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL (INCLUYE PROCEDIMIENTO ANTE HALLAZGOS FORTUITOS)						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Se aplicarán medidas de protección con relación a los elementos históricos que se encuentren en el entorno del AO y vías de acceso a la misma, en particular en relación a la afectación de su valor patrimonial debido al movimiento de maquinarias y equipos. • Si se detectan evidencias arqueológicas, paleontológicas o históricas de relevancia, se procederá a informar a las autoridades competentes a fin de que arbitren las medidas necesarias para su investigación en el marco de una planificación adecuada, y que guarden todos los recaudos necesarios del caso. En este caso será de aplicación la Ley Nacional Nº 25.743/03 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico (dicha ley establece que es responsabilidad primaria del responsable técnico de la obra denunciar los hallazgos fortuitos de materiales arqueológicos y cumplir las reglamentaciones vigentes en los casos que correspondan). • En caso de detectar material arqueológico, de cualquier etapa de ocupación humana (prehispánico o histórico) se procederá a : <ul style="list-style-type: none"> – Suspender en forma inmediata los movimientos de tierra y maquinarias en las proximidades del mismo. – Dejar el material en el mismo lugar en que se encontró, de manera de no alterar el estado y ubicación de los materiales que compongan el conjunto arqueológico. – Tomar registro del hallazgo (fotografía y punto de GPS). – Colocar un vallado perimetral para delimitar la zona en cuestión. – Dejar personal de custodia con el fin de evitar posibles saqueos. – Dar aviso a la Inspección, quien notificará de inmediato a la Autoridad a cargo de la responsabilidad de investigar, evaluar y rescatar dicho hallazgo. • Si se detectase la existencia de santuarios, presencia de imágenes religiosas u otros elementos de la creencia religiosa y/o popular, linderos a la zona operación o inmersos en las mismas, la Contratista implementará las medidas de protección necesarias, aprobadas por la Inspección, a fin de asegurar la no afección de estos elementos. En caso de ser indispensable su reubicación, el Contratista procederá a desarrollar e implementar las acciones para ello, que incluirán un componente 						

participativo y comunicacional, que será aprobado por la inspección, previamente al movimiento de los elementos en cuestión.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE PROTECCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<ul style="list-style-type: none"> • Se realizará un seguimiento detallado y verificación del cumplimiento del PGAS con frecuencia mensual y de la normativa ambiental de aplicación, según las responsabilidades establecidas para cada medida de manejo. • Se verificará y exigirá que la Contratista cumpla con los monitoreos ambientales (agua, aire, ruido, Inventarios, etc.) y sociales estipulados en el Programa de Monitoreo Ambiental. • En el caso de contingencias ambientales, responsabilidad del Contratista, la Supervisión solicitará la ejecución de monitoreos ambientales no previstos originalmente, que serán exclusiva responsabilidad de la Contratista. • Se asesorará al contratista para la correcta implementación del PGAS. • Se establecerán mecanismos de control y monitoreo para cada Plan y Programa de gestión ambiental y social presentado en el PGAS. • Se evaluarán las modificaciones al PGAS del proyecto que proponga la Contratista de Obra. • Se atenderán las solicitudes de información, visitas de inspección y cualquier actividad programada respecto a la gestión ambiental y social del proyecto. • La Contratista realizará informes mensuales de seguimiento de la implementación del PGAS, en los cuales se incluirán las tareas realizadas durante el mes, relacionadas a los distintos programas, con toda la documentación necesaria para documentar su aplicación. Además del informe mensual, se procederá a elaborar y presentar el Estudio de Línea de Base, el Informe de Cierre Ambiental y cualquier otro informe solicitado por la Supervisión. • Se velará por un adecuado manejo de las áreas de mayor vulnerabilidad ambiental y social del área de influencia del proyecto por parte de la Contratista. • Se exigirá que toda contravención o acciones de personas que residan o trabajen en la obra y que originen daño ambiental o social, sea reportada a la Contratista en 						

forma inmediata, para que este corrija y/o tome las acciones pertinentes.

- Se verificará el resarcimiento de los daños y perjuicios a la comunidad, que sean causados por la obra (acción u omisión) durante su desarrollo. Estos eventos y su resarcimiento deberán ser reportados en sus informes mensuales e incluirán los registros de aceptación a satisfacción del representante legal de la comunidad afectada.
- Se verificará la oportuna aplicación de medidas de emergencia para contrarrestar el peligro en accidentes acaecidos o que previsiblemente puedan ocurrir y que causen deterioro ambiental o social.
- Se realizará el acompañamiento en todas las actividades ambientales y sociales del proyecto en concordancia a los planos y especificaciones técnicas, las fuentes de materiales, y requisitos de mano de obra, de equipos, la seguridad de los trabajadores y de la comunidad en general y en todo aquello que conlleve a una adecuada y eficiente dirección, ejecución y control ambiental y social.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

ANEXO I: SUBESTACIÓN ELÉCTRICA TRANSFORMADORA

ACRÓNIMOS

AEA	Asociación Electrotécnica Argentina
AID	Área de Influencia Directa
AII	Área de Influencia Indirecta
APRA	Agencia de Protección Ambiental
ARBA	Agencia de Recaudación Provincia de Buenos Aires
AYSA	Agua y Saneamientos Argentinos
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CAA	Certificado de Aptitud Ambiental
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CEAMSE	Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado
DAMI	Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DGPPSE	Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales
EDENOR S.A.	Empresa Distribuidora y Comercializadora Norte Sociedad Anónima
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
ENRE	Ente Nacional Regulador de la Electricidad
FASE	Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado
FCGSM	Ferrocarril General San Martín
FSAAP	Ficha Socio-Ambiental de Análisis Preliminar
GEI	Gases de Efecto Invernadero
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censo
LSM	Línea San Martín
MAyDS	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación
MAPBA	Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MT	Ministerio de Transporte de la Nación
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPDS	Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible (actual Ministerio de

Ambiente de la Provincia de Buenos Aires)

PAN	Pasos a Nivel
PBA	Provincia de Buenos Aires
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PMACS	Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias
RMBA	Región Metropolitana de Buenos Aires
SET	Subestación Eléctrica Transformadora
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

RESUMEN EJECUTIVO

El Componente Electrificación, presenta una sucesión de elementos típicos que se repiten sistemáticamente durante el desarrollo del proyecto. Los soportes de la catenaria estarán previstos para las vías existentes, cuyas columnas se ubicarán en el lado exterior de las mismas. En las zonas de estaciones y donde existan más de dos vías contiguas se instalarán pórticos que permitan la suspensión de las catenarias sobre estas.

La Subestación Eléctrica Transformadora (SET) se presenta como el único elemento con características específicas, que requiere un análisis pormenorizado de los eventuales impactos que puede generar sobre el entorno donde se inserta.

A las condiciones que son comunes a este tipo de instalaciones del tipo industrial (afectación del entorno en términos paisajísticos, intrusión visual, afectación del arbolado, entre otros) se incluyen situaciones asociadas específicamente a las características propias de su actividad.

En este Anexo del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) para el Componente de Electrificación se incluye un análisis de los impactos generados tanto en la etapa de obra como en la operación, y se elaboran medidas de mitigación para amortiguar los impactos significativos identificados.

En tal sentido, durante la etapa de operación, la calidad del aire podría verse afectada por la generación de campos electromagnéticos, ruido audible y vibraciones, así como también por la generación y disposición de los residuos generados durante las tareas de mantenimiento.

En el caso de los primeros, dado que el comportamiento de los campos electromagnéticos se atenúa significativamente a partir de una distancia mayor a 2m de la fuente y el tipo de potencia solicitada para estos servicios en la tensión (voltaje) en la cual se requieren, se generan niveles de campo electromagnético muy por debajo de los límites establecidos por la normativa vigente. Esto pudo comprobarse empíricamente en el caso de la subestación transformadora Quilmes (IITREEE-LAT – 2019), la cual alimenta los servicios eléctricos del FFCC Roca y cuenta con la misma tecnología, alimentando un ramal con similares características previstas para el FFCC San Martín. Independientemente de ello, se implementará en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) un subprograma específico para constatar que los niveles de emisión no superen los límites permitidos.

Para el análisis ambiental y social del Proyecto de Electrificación, se aplicó la metodología y las herramientas establecidas en el Análisis Socioambiental Estratégico del Proyecto de Mejora Integral. Específicamente, para determinar el nivel de riesgo socio-ambiental de la Subestación Eléctrica Transformadora, se aplicó la Ficha Socio-Ambiental de Análisis Preliminar (FSAAP). De la aplicación de esta Ficha, se obtuvo que la SET, puede encuadrarse en la Categoría B, es decir, como Proyectos o Subproyecto que por el tipo de obras y la moderada sensibilidad del medio natural y social donde se tiene previsto ejecutar, presentan un MODERADO nivel de riesgo socio ambiental.

Finalmente, cabe aclarar que el presente documento constituye una actualización del EIAS declarado ambientalmente apto a través de la Resolución 005/2017 del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS). La actualización del documento obedece a un cambio en el emplazamiento de la subestación transformadora -a un predio lindero al original, y con menor sensibilidad ambiental- y al tiempo transcurrido desde la elaboración del documento oportunamente aprobado.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

Los antecedentes asociados a la materialización de la SET, se encuadran dentro de los generales del Proyecto en su conjunto, y por lo tanto pueden considerarse según lo incluido en el cuerpo principal del EIAS.

En ese sentido, la atención de las necesidades de mejoras prioritarias en el sistema de transporte público urbano, requiere de estrategias de conectividad de toda la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), y de la red ferroviaria de pasajeros en especial, con períodos prolongados de implementación e inversiones continuadas tales que permitan alcanzar impactos positivos importantes y sostenibles en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de los usuarios del sistema, de la población en general y de la de bajos ingresos en particular.

Se prevé realizar en el marco del Proyecto de Mejora Integral del San Martín un conjunto de intervenciones, siendo una de ellas la construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora William Morris, diseñadas para contribuir a la reducción en los tiempos de viajes y niveles de accidentalidad, así como a la mejora en el confort del servicio, incrementando la participación de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros. En este sentido el Proyecto en cuestión pretende potenciar el servicio del Ferrocarril General San Martín (FCGSM), mejorando la oferta y

preparándolo para el papel estructurador del transporte público de la RMBA que tendrá en el largo plazo.

Cabe señalar que mediante RESOL-2020-3-APN-ENRE#MEC, el Ente Nacional Regulador de Energía Eléctrica (ENRE) otorgó el Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública para la obra consistente en la construcción y puesta en servicio de la nueva Subestación Nº 455 William Morris de 220 kV y DOS (2) electroductos de vinculación subterráneos, simple terna, de 220 kV, que vincularán a futuro las subestaciones Morón y William Morris, solicitada por EMPRESA DISTRIBUIDORA Y COMERCIALIZADORA NORTE SOCIEDAD ANÓNIMA (EDENOR S.A.) a pedido la Empresa FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO (FASE).

Por otra parte, el electroducto que vinculará a las subestaciones Morón y William Morris también fue presentado a evaluación ambiental ante el entonces Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible (OPDS, actual Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires) obteniéndose la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) mediante Resolución RESO-2021-174-GDEBA-SSFYEAOPDS.

Este anexo, al igual que el EIAS, ha sido desarrollado tomando en cuenta los lineamientos establecidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), junto con el apoyo y coordinación de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DGPPSE) del Ministerio de Transporte de la Nación (MT). Asimismo se tomaron en cuenta las disposiciones legales de las diferentes autoridades ambientales de aplicación, así como las directrices emanadas de las Políticas de Salvaguardas del BID.

Finalmente, en cumplimiento de la Política de Disponibilidad de la Información (OP-102) del BID, el documento será publicado tanto en la página web del organismo financiador como en la página de la DGPPSE.

1.2. OBJETIVO Y ALCANCE

El objetivo general del Presente Anexo del EIAS es presentar los resultados actualizados del proceso de evaluación de los aspectos ambientales y sociales referidos a la materialización de la Subestación Eléctrica Transformadora en la Localidad de William Morris (Partido de Hurlingham, Provincia de Buenos Aires) como componente del “Proyecto de Mejora del Ferrocarril Gral. San Martín, Tramo Retiro-Pilar”.

Las autoridades de aplicación para el Proyecto de la Electrificación serán el Ministerio de Ambiente (ex OPDS) en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires (PBA) y la Agencia de Protección Ambiental (APRA) en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Sin embargo, para el caso particular de la SET, dado que esta se encuentra dentro de la jurisdicción provincial, la autoridad de aplicación será el Ministerio de Ambiente de la PBA.

El presente anexo ha sido desarrollado sobre la base de información primaria (reuniones, visitas de campo, otros) e información secundaria (estudios, mapas, otros); y se contó con el apoyo y coordinación de la DGPPSE del MT, la cual actúa como organismo ejecutor del Proyecto.

El documento incluye como contenido:

- Resumen Ejecutivo;
- Introducción, incluyendo Antecedentes, Objetivo y Alcance;
- Marco Normativo;
- Línea de Base Ambiental y Social;
- Identificación y Evaluación de Impactos; y
- Plan de Gestión Ambiental y Social.

Cabe mencionar que varios de estos puntos ya están incluidos y considerados en el EIAS para el Proyecto de Electrificación, por lo que se hará referencia al cuerpo principal para su consideración.

2. MARCO NORMATIVO

El marco normativo en el ámbito de la Nación, de la Provincia de Buenos Aires e Internacional, no difiere del descripto para el proyecto en su totalidad. Por lo tanto se hace mención de los componentes coincidentes, incluyéndose aquellos que resulten específicos de aplicación en la SET.

2.1. NORMATIVA NACIONAL

Constitución Nacional Argentina:

- Art. 41, 43 y 124.

Legislación Ambiental Nacional:

- Ley General del Ambiente N° 25.675.
- Ley de Libre Acceso a la Información Pública N° 25.831.

- Ley de Protección Ambiental de Bosques Nativos N°26.331.
- Ley de Residuos Peligrosos N°24.051.
- Ley de Gestión de Residuos Domiciliarios N° 25.916.
- Ley Gestión integral de residuos industriales y de actividades de servicios N° 25.612.
- Ley de Calidad del Aire N° 20.284.
- Ley de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático N°27.520.
- Otras leyes de carácter nacional involucradas son la Ley de Gestión Ambiental de Aguas N° 25.688, Ley de Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural N° 21.836 y la Ley de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico N° 25.743.

Legislación Laboral

Pueden también incluirse como marco en donde se inserta el proyecto la legislación laboral vigente, como la Ley de Higiene y Seguridad en el Trabajo N°19.587 y la Ley de Accidentes y Riesgo Laboral N°24.028.

Transporte y distribución de energía

- Ley de Régimen de la Energía Eléctrica N°24.065, que determina el marco regulatorio del sector eléctrico, sancionada el 19 de diciembre de 1991, establece los lineamientos respecto de la generación, transporte y distribución de la energía eléctrica.
- Ley de Servidumbre Administrativa de Electroductos N° 19.552, sancionada el 04 de abril de 1972, que regula las condiciones de restricciones a la propiedad originadas en la necesidad de expansión del sistema de transporte eléctrico, con las modificaciones introducidas por la Ley N° 24.065.
- Asimismo, será de aplicación la normativa pertinente emanada del Ente Nacional Regulador de Energía Eléctrica (ENRE), entre las que destacan:
- Resolución ENRE N° 555/01 y normas modificatorias y complementarias.
- Resolución ENRE N° 1.724/98, aprueba los procedimientos para la medición de campos electromagnéticos.
- Resolución ENRE 129/2009, establece condiciones mínimas de Seguridad para Líneas Subterráneas Exteriores de Energía y Telecomunicaciones.

- Resolución ENRE 400/2011, indica las Normas de Seguridad para ejecución de Trabajos en vía pública.
- Resolución ENRE 401/2011, introduce la guía para trabajos de tendidos eléctricos subterráneos en proximidad con cañerías conductoras de gas.
- Resolución ENRE 421/2011, sobre la Seguridad Pública.
- Resolución ENRE 190/2012, establece Normas de Seguridad para ejecución de Trabajos de Instalaciones eléctricas en la vía pública.
- Resolución ENRE 163/2013, establece las condiciones mínimas de Seguridad para Estaciones Transformadoras.
- Resolución ENRE 258/2017, indica las condiciones de los vallados para trabajos en la vía pública.
- Al mismo tiempo, se deberán considerar las siguientes previsiones en materia de Higiene y Seguridad:
 - El equipamiento a utilizar deberá responder a normas IRAM e IEC.
 - Para su instalación se contemplarán las prescripciones de la Reglamentación AEA 95402, las recomendaciones y normas de diseño IRAM y VDE en cuanto a distancia de seguridad y mantenimiento, espacios de circulación, cercos y vallados, ejecución de empalmes y terminales, prueba de instalaciones, etc.
 - Sistema de Puesta a Tierra diseñado y verificado según IEEE-80.
 - Se respetarán las distancias mínimas de elementos bajo tensión, fijadas por la Reglamentación AEA 95402 y la Norma VDE 0101.

2.2. NORMATIVA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Constitución de la Provincia de Buenos Aires:

- Art. 28.

Legislación Ambiental de la Provincia de Buenos Aires:

- Ley General del Ambiente N° 11.723 y sus modificatorias.

- Ley de protección a las fuentes de provisión, cursos y cuerpos receptores de agua y de la atmósfera N° 5.965.
- Ley de Pasivos Ambientales N° 14.343.
- Ley de Paisaje Protegido o Espacio Verde de Interés Provincial N° 12.704.
- Ley de Arbolado Urbano N° 12.276.
- Ley de Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos N° 13.592.
- Ley de Residuos Especiales N° 11.720.
- Ley de Código de Aguas de la Provincia de Buenos Aires N° 12.257.
- Ley de Código de Faltas N° 11.382/92 que modifica la Ley N° 8.031/73 en lo referente a transporte, depósito y otros referentes a residuos.
- Ley de Ordenamiento del Uso del Suelo N° 8.912/77.
- Ley de Reservas y parques naturales N° 10.907.

Transporte y distribución de energía:

- Ley Provincial N° 11.769 y las modificaciones introducidas por Ley N° 13.149 y Ley N°13.173 que fuera reglamentada por Decreto Reglamentario N° 2.479/04, establecen el marco regulatorio eléctrico de la Provincia, en lo referente a las actividades de generación, transporte y distribución de energía eléctrica.
- Ley Provincial N° 5156 y las modificaciones introducidas por el Decreto-ley N° 9.687/1981 que establece las concesiones y servicios públicos de electricidad.

2.3. NORMATIVA INTERNACIONAL

Existen diversos instrumentos internacionales que obligan a la República Argentina a cumplir con determinados preceptos y previsiones, asumidos desde la ratificación del Tratado o Convención y su aprobación por Ley del Congreso Nacional.

Cabe señalar que el derecho internacional condiciona el derecho interno de la Argentina una vez que los acuerdos o convenciones son aprobados y ratificados por el país a través de leyes que los internalizan. Se han asumido numerosos compromisos multilaterales en materia de protección ambiental que adquieren, en el derecho interno, jerarquía supra legal y constitucional. Entre los

principales convenios que deben tomarse en cuenta en el subsector de transporte ferroviario se mencionan los siguientes:

- Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;
- Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;
- Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono;
- Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO;
- Convenio sobre Diversidad Biológica;
- Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas, firmada en Ramsar en 1971 y ratificada por la República Argentina por la Ley Nacional N° 23.919 en 1991;
- Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, adoptada en Bonn en 1979. Ratificado por la República Argentina por medio de la Ley Nacional N° 23.918 de 1991;
- Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del MERCOSUR. Tratado Multilateral aprobado por el Consejo del Mercado Común en 2001, aprobado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 25.841 de 2004;
- Convenio de Basilea para el tránsito internacional de residuos peligrosos;
- Convenio de Rotterdam sobre productos químicos peligrosos;
- Convenio de Estocolmo sobre reducción y eliminación de contaminantes orgánicos persistentes;
- Convención Americana sobre derechos humanos (Pacto de San José de Costa Rica);
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre;
- Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas;
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas); y
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sustentable de la Asamblea General de la ONU.

Cabe resaltar que estos acuerdos internacionales conllevan el compromiso de los Estados signatarios de adoptar, a nivel nacional, las medidas concretas para el cumplimiento de sus objetivos de conservación y preservación ambiental. Las mismas deben ser implementadas y coordinadas a nivel nacional.

2.4. POLÍTICAS Y ESTÁNDARES DEL BID

La Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (PMACS) rige para el BID, abarcando productos financieros y no financieros, operaciones de los sectores públicos y privados, así como los aspectos ambientales asociados a los procesos de adquisiciones y al manejo de instalaciones del BID. Las directrices de la PMACS regirán para las actividades y operaciones del BID. A continuación, se resumen las Directrices de Salvaguardias (las directrices B||) de la PMACS:

Políticas del BID

El BID financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las directrices de la PMACS y que sean consistentes con las disposiciones relevantes de otras políticas del BID.

Legislación y Regulaciones Nacionales

El BID requerirá además que el prestatario garantice que la operación en cuestión se diseñe y se lleve a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país en el que se está desarrollando la operación, incluidas las obligaciones ambientales establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales.

Pre-evaluación y Clasificación

Todas las operaciones financiadas por el BID serán pre evaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales potenciales. La pre-evaluación se realizará en los comienzos del proceso de preparación, y considerará los impactos potenciales ambientales negativos, sean éstos directos o indirectos, regionales o de naturaleza acumulativa, incluyendo los impactos sociales y culturales ambientalmente relacionados, tanto de la operación misma como de sus instalaciones asociadas, si fuera pertinente. Las operaciones del BID serán evaluadas y clasificadas de acuerdo con su nivel de impacto potencial, de modo que se puedan definir las salvaguardias ambientales y los requisitos de revisión ambiental apropiados.

El Proyecto de Electrificación y en particular la construcción de la SET, ha sido clasificado dentro de la Categoría B dado que no se prevén impactos ambientales y/o sociales significativos que pudieran poner en riesgo el entorno natural y/o social. En este sentido, se prevén impactos

ambientales negativos localizados y de corto plazo para los cuales se disponen de medidas de mitigación efectivas.

2.5. AUTORIDADES DE APLICACIÓN AMBIENTAL

Dado que la SET se ubica en la localidad de Wiliam Morris, Partido de Hurlingham se deberá cumplir con las disposiciones legales ambientales en el ámbito de la PBA siendo la autoridad de aplicación, el Ministerio de Ambiente de la PBA (ex OPDS).

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1. ELECTRIFICACIÓN

Se describe el desarrollo de la Subestación Transformadora de Tensión, en el marco de la Electrificación, por formar parte indivisible del mismo y por ser necesario el análisis en conjunto para su correcta interpretación y consideración de las exigencias mutuas.

Se prevé la electrificación de la LSM mediante un sistema de catenarias en 2x25 KV. El servicio de trenes locales de pasajeros dejará de ser traccionado a diésel y pasará a brindarse con trenes eléctricos.

Actualmente solo un 25% del sistema ferroviario de la RMBA se encuentra electrificado, esto es 227 km de un total de 815 km de vías con servicio. Hoy en día coexisten 2 sistemas de electrificación predominantes en el área Metropolitana: por un lado el sistema de tracción de las líneas Sarmiento, Urquiza y Mitre, que es por tercer riel de 830 VCC y por otro el sistema por catenaria en 25 KVCA 50Hz que equipa a la Línea Roca y que es el que se plantea para este proyecto.

La electrificación de líneas urbanas o de cercanías conlleva beneficios tanto técnicos, como sociales, ambientales y económicos. Los trenes de tracción eléctrica y diésel tienen características técnicas significativamente diferentes. Entre los beneficios técnicos de la electrificación se pueden nombrar:

- Los trenes eléctricos requieren menos mantenimiento que sus equivalentes diésel;
- La tracción eléctrica suele proporcionar una mayor fiabilidad, que junto con menores requisitos de mantenimiento, se traduce en una menor necesidad de flota;
- Para la frecuencia de paradas de los servicios de cercanías, los trenes eléctricos pueden acelerar más rápido que los trenes diésel;

- Los trenes eléctricos reducen los tiempos de viaje y tiempo medio de espera; y
- Los trenes eléctricos pueden tener una mayor capacidad de carga de pasajeros.
- Los costos de operación de la vía férrea también se verán afectadas por la electrificación. Los elementos clave son:
 - Los costos de explotación de la infraestructura, entre los cuales el mayor es el costo de operación de la infraestructura adicional; y
 - Los costos operativos del material rodante, incluyendo el costo del combustible para los trenes diésel y el camino necesario para llenar el tanque en comparación con los costos de la energía eléctrica y la diferencia de costos de mantenimiento de trenes diésel y eléctricos¹.

Los impactos ambientales de la electrificación de líneas ferroviarias también han sido estudiados exhaustivamente por la Rail Safety and Standards Board del Reino Unido. Y se identificarán en el EIAS general tanto para la etapa constructiva como para la operación. Los impactos más frecuentes serán los siguientes:

- El ruido y otras molestias posibles, como polvo u otros producidos por la manipulación de materiales;
- Las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente dióxido de carbono (CO₂), derivados de la combustión de la gasolina y el diésel;
- Otras emisiones que afectan a la calidad del aire, como el dióxido de azufre (SO₂), óxido de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV) y material particulado (MP);
- El consumo de agua y los riesgos de contaminación de la misma;
- Los residuos, peligrosos y no peligrosos, derivados de la utilización de materiales de construcción; e
- Impactos paisajísticos, donde la electrificación podría afectar a los recursos naturales o históricos.

¹ *Study on further electrification of Britain's railway network*, Rail Safety and Standards Board

Durante la operación ferroviaria, los impactos positivos claves para distinguir entre la tracción diésel y la tracción eléctrica resultan en la disminución de consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas, la calidad del aire local y el impacto del ruido local.

Los análisis del uso de la energía y de las emisiones medias de dióxido de carbono muestran que la tracción eléctrica actualmente produce un 20% menos de emisiones de CO₂ por vehículo-km que la tracción diésel. Teniendo en cuenta los posibles cambios en la matriz de generación eléctrica y también el probable aumento de uso de biocombustibles, esta ventaja para la tracción eléctrica podría aumentar a más del 25% en 2020. Hay una serie de incertidumbres que afectan a estas estimaciones de las emisiones de CO₂, en particular, cualquier futuro cambio en la eficiencia relativa de los vehículos diésel o eléctricos de propulsión, el contenido de biocombustible para el transporte y la proporción de electricidad generada a partir de fuentes renovables o nucleares.² Adicionalmente, la disminución de gases de efecto invernadero no estaría asociada solamente a la reducción en el consumo de combustibles y a la mejora en la eficiencia energética sino también al cambio modal generado por la mejora en la calidad del servicio dada la mejora en el confort y la seguridad de los usuarios. Incluso comparativamente al sistema de tercer riel y corriente continua utilizado para la electrificación de otras líneas ferroviarias tales como la Línea Mitre, Sarmiento y Urquiza, la electrificación por medio de la instalación de un sistema de catenarias genera una mayor eficiencia energética y una mayor seguridad. Finalmente, se espera una reducción en la generación de ruidos y vibraciones al reemplazar a las formaciones diésel por coches eléctricos y al estar prevista la renovación de las vías y aparatos de vías (siendo este último uno de los subcomponentes del Proyecto de Mejora Integral del FCGSM).

3.1.1. ASPECTOS Y DESCRIPCIÓN TÉCNICA:

Electrificación

Se prevé un servicio eléctrico alimentado mediante catenaria con una tensión alterna de 25 kV, entre las estaciones de Retiro y Pilar. El sistema estará diseñado para un intervalo mínimo de 3 minutos entre formaciones. Cada formación se compondrá de 8 coches de similares características a las existentes en el Ferrocarril Roca.

En el alcance de este proyecto se electrificarán las vías que actualmente se emplean para desarrollar el servicio, el sistema estará previsto para una futura ampliación completando 4 vías en

² *Study on further electrification of Britain's railway network*, Rail Safety and Standards Board

toda la traza. El sistema de electrificación será 2x25 kV, cuya característica es tener 2 conductores, uno correspondiente a la catenaria propiamente dicha y el restante el feeder negativo.

La alimentación de las catenarias se efectuará en la primera etapa desde una subestación transformadora ferroviaria a instalar en la intersección del Camino del Buen Ayre y las vías del Ferrocarril San Martín. El sistema será controlado, operado y supervisado, incluyendo las mediciones de los parámetros eléctricos con su correspondiente registro de eventos, desde un puesto central de operaciones (PCO) mediante un telecomando a instalar en el predio de Playa Alianza.

Catenarias

Las catenarias en este proyecto tendrán como finalidad alimentar las vías operativas, estando prevista una futura ampliación que permita electrificar 4 vías en toda la traza. Los soportes de la catenaria estarán previstos para las vías, cuyas columnas se ubicarán en el lado exterior de las mismas. En las zonas de estaciones y donde existan más de dos vías contiguas se instalarán pórticos que permitan la suspensión de las catenarias sobre estas.

Estas líneas aéreas serán soportadas mediante ménsulas y tendrán un sistema de compensación automática para mantener constante la tensión mecánica sobre el hilo de contacto cuando se produzcan variaciones de su longitud con motivo de las modificaciones de la temperatura ambiente.

La catenaria tendrá como finalidad proveer el suministro de energía eléctrica para tracción en todo el recorrido indicado de la línea. Estarán eléctricamente divididas mediante seccionadores aéreos, estos seccionadores mantendrán la continuidad mecánica mediante un sistema especialmente diseñado a efectos de que el movimiento del pantógrafo no sea interferido.

La velocidad máxima de las formaciones está prevista en 100 - 120 km por hora, aproximadamente, según los tramos a considerar.

La altura de la catenaria estará comprendida entre los siguientes valores:

Altura Máxima: 5500 mm

Altura Normal: 5200 mm

Altura Mínima: 4850 mm

La instalación a efectuar permitirá mantener un intervalo entre trenes de 3 (tres) minutos, en condiciones normales de funcionamiento, con formaciones de 8 (ocho) coches.

El nivel básico de aislación (BIL) será no menor de 200 kV, mientras que para el sistema de 13,2 kV será de 95 kV.

Alimentación de Servicios Auxiliares

En forma paralela con las líneas de 25 kV para la alimentación de tracción se tenderán dos líneas aéreas trifásicas de 13,2 kV (una a cada lado de la vía) que conformarán el sistema de distribución. Dichas redes de 13,2 kV se tenderán desde la Subestación a implantarse en la localidad de William Morris hasta las cabeceras de Retiro y Pilar.

En las estaciones de pasajeros se instalarán centros de potencia con transformadores trifásicos, para la alimentación de iluminación, tomacorrientes, señalamiento, ascensores, molinetes. Estas instalaciones se ubicarán dentro de salas especialmente construidas para tal fin. Con respecto al señalamiento, su alimentación será de manera independiente para que, ante una contingencia en la alimentación, pueda seguir funcionando normalmente. En el caso de estaciones elevadas se incluirá la alimentación de las escaleras mecánicas. Los transformadores de potencia a utilizar en las estaciones de pasajeros serán de 250 kVA, aislación seca, 13,2/0,4/0,231 kV.

En las estaciones de Retiro y Pilar se tendrán tomas de 13,2kV, de manera de formar un anillo con las estaciones de pasajeros, con sus correspondientes enclavamientos, del sistema de distribución, en el caso de la falta de alimentación desde la subestación transformadora principal.

A efectos de aumentar la confiabilidad, cada estación de pasajeros tendrá adicionalmente de la empresa suministradora de energía eléctrica su toma en baja tensión. Cada tablero de baja tensión tendrá las 3 tomas de energía con sus correspondientes enclavamientos mediante un PLC.

3.2. SUBESTACIÓN ELÉCTRICA TRANSFORMADORA

Como se mencionó en los primeros capítulos de este documento, la Subestación Eléctrica Transformadora se instalará en un predio perteneciente actualmente a CEAMSE entre las vías del FCGSM, el Río Reconquista y el Camino del Buen Ayre en la Localidad de William Morris, Partido de Hurlingham.

El edificio, junto con el equipamiento que lo integrará, tendrá características similares al de la Subestación Eléctrica Transformadora Quilmes, la cual alimenta el servicio eléctrico del ramal Plaza Constitución-La Plata del Ferrocarril Roca.

Por tratarse de una obra ferroviaria, el edificio deberá superar el nivel de hongo de riel para evitar inundaciones. Debido a la considerable diferencia de nivel que existe entre el terreno natural del predio solicitado y el nivel de vías, se plantea fundar al edificio de la subestación sobre pilotes, evitando de esta manera, generar un relleno masivo y compactación de tosca para alcanzar la cota mínima de vías. Dejando a su vez el nivel del terreno existente libre para mantener el escurrimiento superficial.

Foto 1. Fachada de la SET Quilmes (imagen de referencia).



Fuente: Relevamiento a campo (2018).

El equipamiento que conformará la Subestación Eléctrica Transformadora puede describirse en la siguiente enumeración:

- Sistema compacto GIS de barras de 220 kV, compuesto de 9 bahías;
- Dos transformadores de tracción de 60 MVA, VX, 220/2x27,5 kV;
- Dos transformadores de potencia de 15 MVA, DY, 220/13,2 kV;
- Sistema de celdas compactas de 2x25 kV;
- Sistema de celdas compactas de 3x13,2 kV; y

- Servicios auxiliares.

Foto 2. Transformador seco de servicios auxiliares (imagen de referencia, SET Quilmes).



Fuente: Relevamiento a campo (2018).

Foto 3. Bahía GIS (imagen de referencia, SET Quilmes).



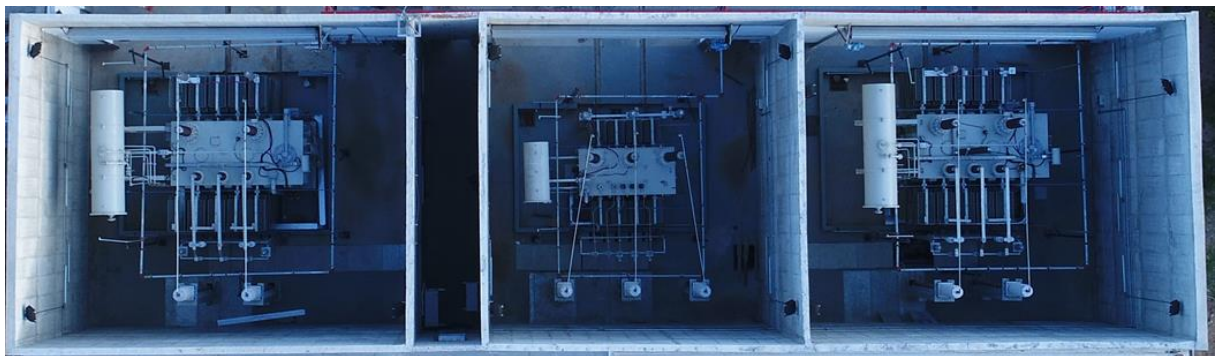
Fuente: Relevamiento de campo (2018).

Foto 4. Transformador de distribución. Obsérvese por debajo de éste la batea de contención de derrames (imagen de referencia, SET Quilmes).



Fuente: Relevamiento de campo (2018).

Foto 5. Vista aérea del transformador de distribución (centro) y de los transformadores de tracción (imagen de referencia, SET Quilmes).



Fuente: Relevamiento de campo (2018).

Foto 6. Celdas GIS (imagen de referencia, SET Quilmes).



Fuente: Relevamiento de campo (2018).

La Subestación Eléctrica Transformadora tendrá la alimentación mediante 2 ternas trifásicas subterráneas de 220 kV en forma independiente, mediante cables unipolares, desde la ampliación a construir de la subestación Morón de EDENOR, ubicada en terrenos del INTA.

Figura 1. Tendido de las ternas que alimentarán a la SET W. Morris, desde la SE Morón.

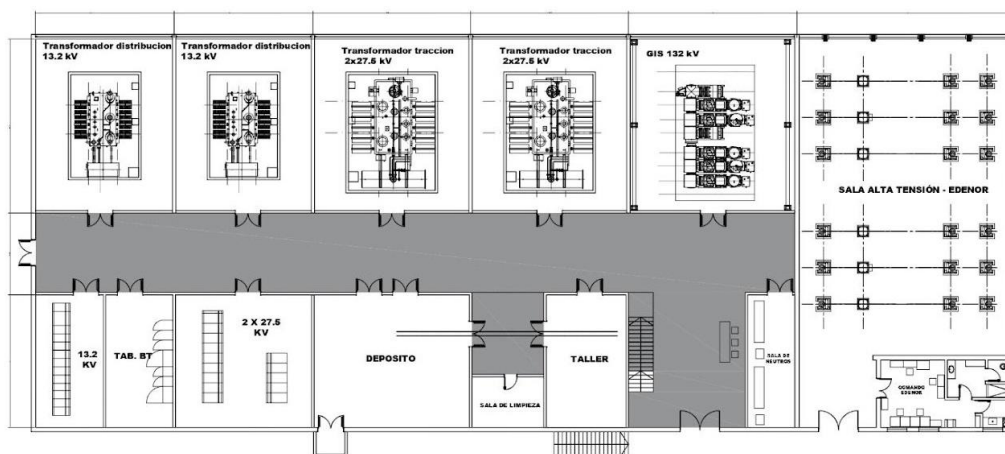


Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Cabe señalar que mediante RESOL-2020-3-APN-ENRE#MEC, el Ente Nacional Regulador de la Electricidad otorgó el Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública para la obra consistente en la construcción y puesta en servicio de la nueva Subestación Eléctrica Transformadora N° 455 William Morris de 220 kV y DOS (2) electroductos de vinculación subterráneos, simple terna, de 220 kV, que vincularán a futuro las SET de Morón y William Morris, solicitada por la Empresa Distribuidora y Comercializadora Norte Sociedad Anónima (EDENOR S.A.) a pedido de la Empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE). Asimismo, el electroducto que vinculará a las subestaciones Morón y William Morris también fue sometido a evaluación ambiental ante OPDS y obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) mediante Resolución RESO-2021-174-GDEBA-SSFYEAOPDS.

La subestación ferroviaria tendrá una potencia instalada para tracción de 2 transformadores 60 MVA cada uno, siendo uno de reserva del otro, cuya ubicación en el edificio que los contiene puede verse en el siguiente lay out.

Figura 2. Lay out planta baja.

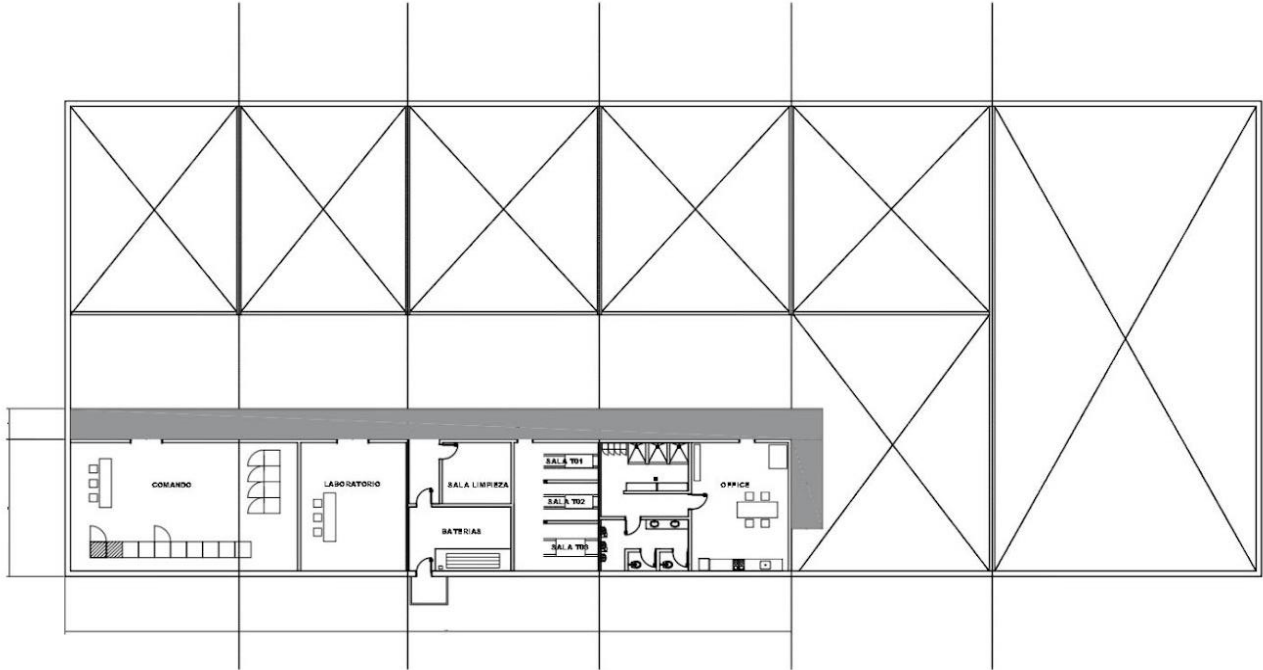


Fuente: elaboración propia.

Los transformadores tendrán una tensión secundaria de salida de 27,5-0-27,5, con una toma intermedia que se conecta a las vías. La tensión nominal de 27,5 kV tiene la finalidad de compensar las caídas de tensión que se producen a lo largo de la línea.

Figura 3. Lay out planta alta.

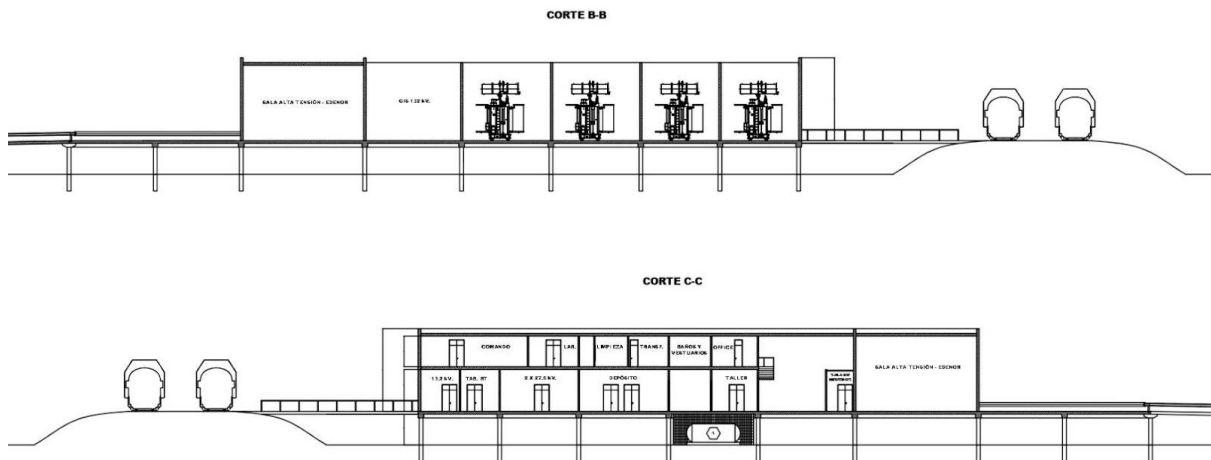
SET - PLANTA ALTA



Fuente: elaboración propia.

La tensión entre ambos conductores y la vía es de 25 kV, estando ambas tensiones desfasadas en 180 grados. La instalación de los interruptores se efectuará mediante tecnología encapsulada tipo GIS, a fin de reducir el espacio necesario para las instalaciones de alta tensión como así también efectuar la instalación dentro de un recinto (edificio) cerrado.

Figura 4. Cortes y vistas.

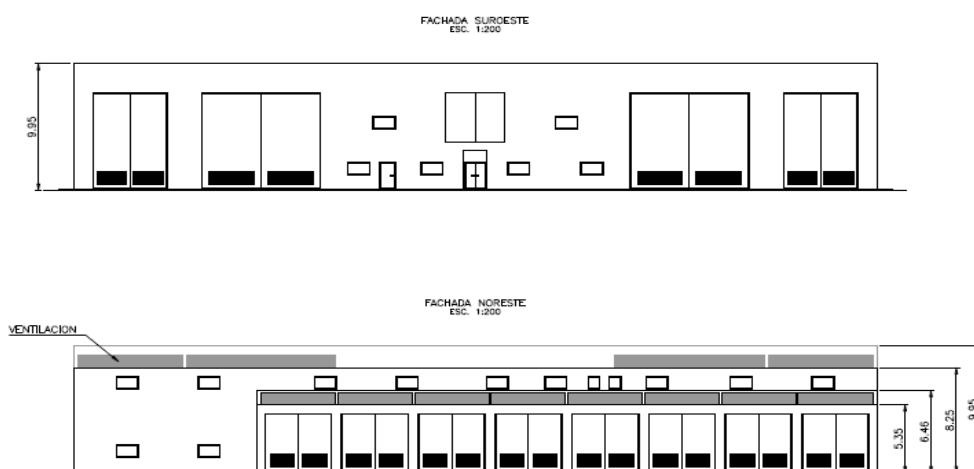


Fuente: elaboración propia.

Los transformadores tendrán una conexión en principio tipo “V” (triángulo abierto) a efectos de disminuir el desbalance provocado en las líneas de 220 kV. Contendrá un tablero con interruptores tipo GIS, con una tensión en barras de 27,5 kV. Las salidas de este tablero se corresponderán con las catenarias a instalar.

La alimentación de los servicios auxiliares, correspondientes a iluminación, fuerza motriz, señalamiento y comunicaciones, de las estaciones de pasajeros se efectuará mediante dos (2) transformadores trifásicos de una potencia de 15 MVA, tensión primaria 220 kV y con una tensión secundaria de 13,2 kV.

Figura 5. Cortes y vistas.



Fuente: elaboración propia.

Se instalarán cargadores de baterías trifásicos y baterías de níquel–cadmio, para las tensiones de 110 Vcc y 48 Vcc a efectos de operar los interruptores y el telecomando respectivamente.

Tendrá un sistema de detección y extinción de incendios de última tecnología. Estará previsto un transformador monofásico alimentado en el primario en 25 kV con una salida de 220 V para respaldo de la barra de emergencia.

La dotación de personal que atenderá la instalación no superará las tres personas. En tal sentido, se contará con un biodigestor para el volcado de aguas negras y jabonosas.

Subestaciones - Autotransformadores

A lo largo de la línea se instalarán autotransformadores de una potencia del orden de 3 MVA, en correspondencia con las estaciones de pasajeros en Retiro, La Paternal y J. C. Paz, en recintos especialmente construidos para tal fin. La restante instalación se efectuará en las cercanías de la Subestación Eléctrica Transformadora principal (2x60 MVA).

Se instalarán las celdas de media tensión en 25 kV y 13,2 kV, 2 transformadores de aislación seca de 250 KVA, sala de baterías y las correspondientes RTU para el telecomando.

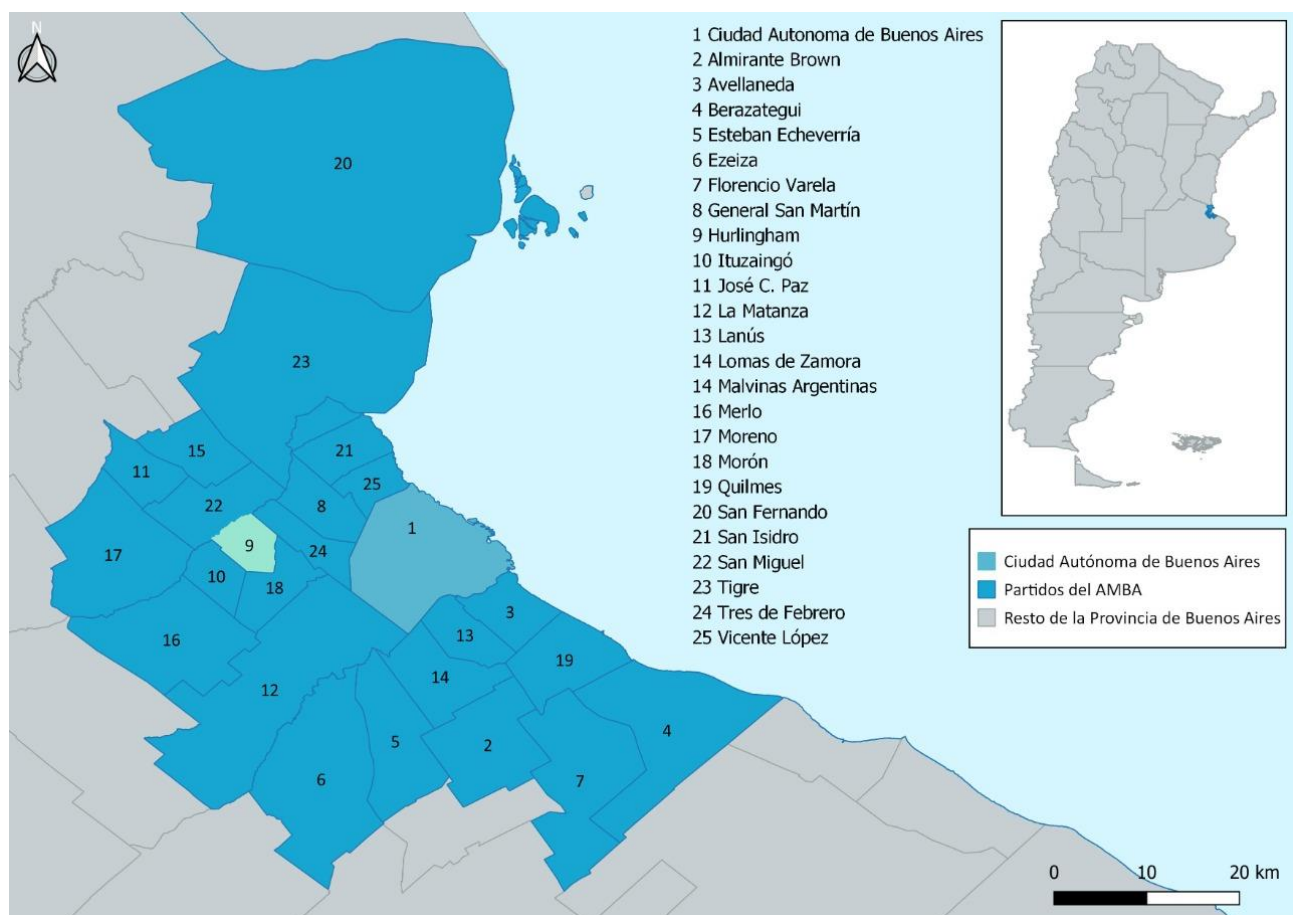
4. LÍNEA DE BASE AMBIENTAL Y SOCIAL

4.1. ESCALA REGIONAL

4.1.1. UBICACIÓN

El Proyecto en estudio transcurre en el Partido de Hurlingham, en la Localidad de William Morris. El Partido de Hurlingham está ubicado en el Oeste del Gran Buenos Aires, a 14 km de la Capital Federal y limita con los partidos de Tres de Febrero, Ituzaingó, Morón y San Miguel. Se presenta a continuación la ubicación del Partido de Hurlingham en la siguiente figura.

Figura 6. Ubicación del Partido de Hurlingham.



Fuente: Elaboración propia (2022).

El predio elegido para la instalación de la SET se encuentra en la localidad de William Morris, a 860 metros de la estación del mismo nombre del FCGSM, en el sentido de las progresivas crecientes.

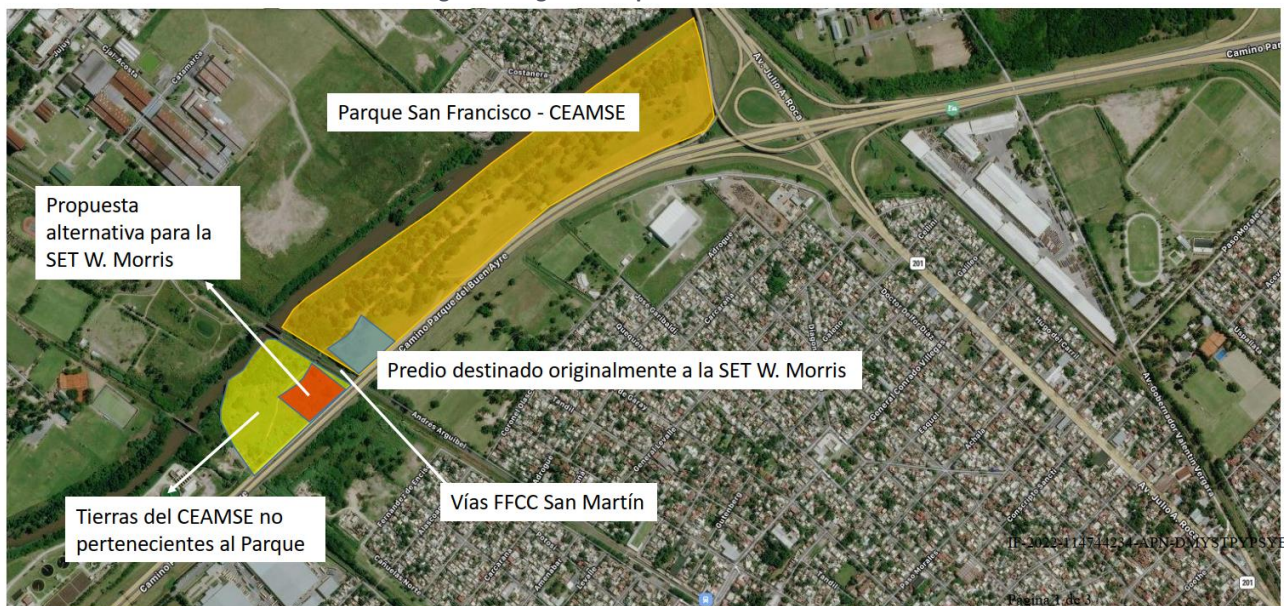
Figura 7. Ubicación de la SET dentro del ramal del FCGSM.



Fuente: elaboración propia (2022).

El predio se encuentra limitado por la traza del Camino del Buen Ayre al Sur y la traza del FCGSM al este. Las figuras siguientes muestran el lugar de emplazamiento de la SET y la ubicación según la nomenclatura catastral de la PBA.

Figura 8. Lugar de emplazamiento de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Figura 9. Plano de la SET y accesos al predio.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Figura 10. Ubicación según nomenclatura catastral.



Fuente: elaboración propia en base a Carto ARBA (2022).

Los otros dos lados del polígono que define la superficie afectada se han definido en forma compatible con la presencia de terrenos del CEAMSE identificados -según su zonificación- como núcleo de reserva para ensanchamiento urbano.

Figura 11. Usos del suelo del lugar de emplazamiento original y alternativo de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a urBASig (2021).

4.1.2. MEDIO BIÓTICO

Todas las condiciones del medio biótico son consistentes con las descritas en el EIAS general del Proyecto, no presentándose situaciones que diferencien las condiciones del medio biótico. Las descritas en dicho EIAS son extensivas a la evaluación del medio en el entorno de la SET. Iguales consideraciones son válidas para el análisis de las Condiciones Geológicas, Hidrológicas y el Subsistema Biológico.

La cubierta vegetal predominante en el predio se corresponde a un pastizal con una alta diversidad de especies vegetales. La composición y presencia de las especies va cambiando de acuerdo a su ubicación en el terreno (gradiente topográfico). Esto significa que la ubicación en el paisaje determina una serie de restricciones al crecimiento de las plantas, que dependen de la composición de los suelos, del tiempo en que están anegados (saturación hídrica), de la alcalinidad y de la salinidad que presentan.

Los talares son, junto a los montes ribereños, las únicas formaciones arbóreas originarias de la zona, con unas 35 especies de árboles nativos (Fernández y Haene, 2011). En las condiciones del terreno que ofrecen condiciones más xéricas es donde se ubican los talares, una formación boscosa baja de 3 a 6 metros de altura con sotobosque de arbustos e hierbas, donde la principal especie arbórea es el tala (*C. tala*). Los talares y bosques ribereños se ubicaban originalmente en zonas costeras del nordeste bonaerense, con superficies reducidas y parches lineares que fueron reduciéndose frente a los impactos de la actividad humana. Sin embargo, sus relictos constituyen

corredores biológicos naturales y propician la llegada de algunas especies arborícolas de otras regiones (Fernández y Haene, 2011).

En la región ocupaban las barrancas cercanas a los ríos de la Plata y Paraná, y el elenco básico del dosel arbóreo estaba compuesto por coronillo (*Scutia buxifolia*), sombra de toro (*Jodina rhombifolia*) y molle (*Schinus longifolius*), sauco (*Sambucus australis*), y con menor densidad otras especies notables, como ombú (*Phytolacca dioica*), chañar (*Geoffrea decorticans*), algarrobo blanco (*Prosopis alba*), y el aromático espinillo (*Acacia caven*). Con frecuencia se observan enredaderas y algunas epífitas. En el estrato arbustivo podemos encontrar al sen de campo (*Senna corymbosa*), que se cubre de innumerables flores amarillas; barba de chivo (*Caesalpinia gilliesii*) con sus flores rojas y amarillas y duraznillo negro (*Cestrum parquii*) con sus flores blancas perfumadas, entre otros (Fernández y Haene, 2011).

Si bien en el predio de interés se integran especies de pastizal con relictos de especies arbóreas, la condición principal de flora a tener cuenta para el desarrollo del proyecto ejecutivo de la SET en sí, será el componente del arbolado. En el caso de la presencia de ejemplares que no puedan integrarse al proyecto, se procederá a su trasplante (en caso de especies nativas), y en caso de no ser viable dicho trasplante, se implementarán las medidas de compensación pertinentes que permitan preservar la funcionalidad de este ecosistema frente al reemplazo de ejemplares extraídos por nuevos.

En cuanto a la cantidad de ejemplares a verse afectados, según el relevamiento inicial se determinó que muchos de estos ejemplares son especies exóticas invasoras (como *Gleditsia triacanthos*), mientras que otros se encuentran en un estado fitosanitario regular o malo. Con respecto a la cantidad se estima que podrían verse afectados aproximadamente 60 árboles. Sin embargo, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, las acciones de compensación que se llevarán adelante, sumado a que se implementarán únicamente especies nativas de la zona, deberían mitigar las modificaciones que experimentará este paisaje por la implantación del proyecto. En tal sentido, se llevará adelante un relevamiento más exhaustivo para saber efectivamente la cantidad de árboles a afectar (en función de la superficie a intervenir y la viabilidad de los ejemplares en ese momento) en la instancia de elaboración del pliego.

Además, se realizará una cortina forestal por delante de la Subestación Eléctrica Transformadora con el fin de disminuir el impacto visual de la misma dentro del espacio verde en el que se emplazará. Con el objetivo de permitir la conectividad entre la Reserva El Corredor, la futura área

destinada al proyecto DAMI y el predio donde se emplazará la Subestación se utilizarán especies nativas, pertenecientes a la ecorregión del pastizal pampeano (*Salix humboldtiana*, *Celtis tala*, *Jodina rhombifolia*, *Acacia caven*, *Schinus longifolius*, *Scutia buxifolia*, *Acanthosyris spinescens*, *Phytolacca dioica*, *Prosopis alba*, *Geoffroea decorticans* y *Fagara rhoifolia*).

Foto 7. Vegetación en el lugar de emplazamiento de la SET.



Fuente: Relevamiento de campo (2022).

En la zona de implantación específica del edificio que contiene la SET, y por tratarse de una zona anegadiza, se presentan arbustos menores típicos de esta situación, creándose un microambiente que favorece la colonización espontánea prosperando otras especies del entorno.

5.2. ASPECTOS FÍSICOS

Los aspectos físicos (topografía, geomorfología, hidrografía, otros), deben ser considerados como factores que pueden resultar impactados por el proyecto. A continuación, se analiza punto por punto las posibles implicancias que la construcción de la SET podría generar sobre los distintos aspectos físicos:

5.2.1. TOPOGRAFÍA

El predio donde se instalará la SET, presenta una topografía sin desniveles importantes, típico de la planicie pampeana en donde se inserta el proyecto, como consecuencia de la sucesión de valles e interfluvios, en general planos, modelados por los sistemas fluviales.

Es importante destacar que si bien el perfil longitudinal de la zona de implantación de la SET se incluye en una zona baja, se desarrollarán tareas de excavación y acondicionamiento del terreno

para las fundaciones del predio de la SET con el objetivo de nivelar la cota mínima a niveles iguales a la traza ferroviaria. Estas tareas tendrán un impacto medio sobre el relieve, por lo que se tomarán medidas de mitigación del impacto sobre este aspecto.

5.2.2. GEOMORFOLOGÍA

El Ferrocarril General San Martín se desarrolla por una de las tres unidades geomórficas principales encontradas en el área metropolitana como es la Planicie Pampeana, donde se observa un paisaje fluvial labrado sobre los Sedimentos Pampeanos depositados por agentes eólicos en el ambiente de la Pampa Ondulada. El perfil de la zona de implantación de la SET se inscribe en este concepto.

5.2.3. SUELOS

Estos suelos se han desarrollado en el "loess pampeano", de textura limosa y composición mineralógica rica en nutrientes. Estas características de los suelos, sumadas a las condiciones climáticas y un relieve llano, han dado lugar a una serie de estancias o áreas agrícolas fuera del área urbana que cada vez están más presionadas por el avance urbanístico de la RMBA.

En el predio de implementación de la SET no se han desarrollado actividades antrópicas previamente, por lo tanto se considera la disponibilidad de los suelos en su condición natural. El impacto del proyecto sobre el suelo se dará durante la etapa de obra, debido a que se realizarán tareas de remoción de vegetación en la limpieza previa a las tareas necesarias para las fundaciones de la SET, generando una pérdida de cobertura vegetal en la zona del predio, para lo que se implementaran medidas de mitigación.

5.2.4. HIDROLOGÍA

El escurrimiento de los ríos, canales, arroyos y pequeños cauces de agua que surcan el área es hacia el Río de la Plata, generalmente con rumbos SO-NE. Entre ellos se destacan el Arroyo Morón, el Río Reconquista y el arroyo Pinazo, como principales componentes. El escurrimiento en la zona del proyecto se verá afectado por las tareas de nivelación del terreno, mencionadas previamente, aunque debe considerarse que el área ya cuenta con obras lineales, como ser la traza ferroviaria existente, que será la que defina el nivel de cota mínima de la SET. Para lograr dicho nivel en el sitio de emplazamiento de la SET será necesario realizar actividades de relleno y movimiento de

suelos que afectarán el escurrimiento actual, es por esto que se incluirá en el diseño final de la obra las medidas necesarias para evitar anegamientos.

Figura 12. Posición relativa de la SET al Río Reconquista.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

5.3. ASPECTOS BIOLÓGICOS

5.3.1. BIODIVERSIDAD

El proceso de urbanización de la Región Metropolitana de Buenos Aires a lo largo de la historia fue consolidando una estructura urbana radiocéntrica que se expandió siguiendo las líneas del ferrocarril y las principales vialidades. En este sentido, el soporte ambiental en el que se asienta la aglomeración está definido por un sistema de cuencas perpendiculares a la ribera rioplatense, que definen grandes segmentos de áreas verdes que se interponen de diferente manera a la continuidad del tejido urbano. Este patrón de asentamiento manifiesta amplios sectores de tierra vacante en los valles de inundación de los ríos meandrosos de la región (varios de ellos rectificadas). Muchos de estos sectores son de propiedad pública, administrados por diferentes jurisdicciones municipales o provinciales, y ofrecen una oportunidad para que la biodiversidad que aporta la cuenca del Paraná y el periurbano penetre en el aglomerado urbano, como en el caso de este proyecto. Sin embargo, el esquema de expansión del área urbana indujo un deterioro ambiental que impactó sobre la biodiversidad (decapitación del suelo, deforestación, abandono de las tierras de cultivo, expansión de la urbanización, etc.), a la vez que ocasionó una reducción generalizada del verde urbano (Fernández y Haene, 2011).

Sin embargo, la heterogeneidad de ambientes es funcional a las necesidades de varias especies que requieren zonas distintas para cubrir diversas funciones, como refugio, alimentación, descanso y reproducción. Por otra parte, a mayor cantidad de espacio habitable para flora y fauna, mayor es el número de especies (Garay, 2013). Por lo tanto, el medio urbano presenta dicha estructura heterogénea que permite la existencia de un variado mosaico de ecosistemas dispersos, encontrándose gran variedad de especies que han sabido adaptarse a las zonas urbanas y periurbanas (Garay, 2013).

5.3.1.1. FLORA

A pesar de que el paisaje predominante de la Región Metropolitana es la llanura, el encuentro de esta con el ecotono fluvial deltaico y estuarino, origina una diversidad de ambientes con variedad de geomorfología a la cual se asocian suelos y vegetación propios.

Las tierras altas de los interfluvios están cubiertas por pastizal, denominado pseudoestepa gramínea o estepa pampeana, representada por el flechillar (*Stipa spp*) en las barrancas del Paraná y sus tributarios. Por otro lado, en los cordones de conchillas, están los bosques xeromórficos, dominados por el *Celtis tala* y *Scutia buxifolia* (los Talaes) y en la terraza baja se alternan distintas especies, según el grado de inundación y salinidad: juncales, espartillares y pajonales en tierras inundables, totorales y flotantes. En suelos inundados permanentemente, en los albardones de la costa del Río de La Plata y del Delta, aparece el bosque hidrófilo (selva marginal) o el monte blanco, respectivamente, y sobre la costa, en la llanura aluvial costera, las praderas y céspedes ribereños, con sauzales y ceibales.

En la actualidad, los parches de comunidades leñosas son reliquias muy pequeñas, alineadas paralelas a los litorales del Río de La Plata y de los valles de sus afluentes. A estos fragmentos relictuales de bosques, se le suman neoecosistemas generados por el crecimiento espontáneo de exóticas surgidas de la actividad humana. Se destacan la Acacia negra (*Gleditsia triacanthos*), *Ligustrum lucidum*, *Ailanthus altissima*, *Hacer negundo* y *Robinia pseudoacacia*, y las enredaderas *Lonicera japónica* y *Rubus ulmifolius* (Garay, 2013).

5.3.1.2. FAUNA

Respecto a la fauna, si bien en los espejos de agua pampeanos resulta el dominio de las aves no paseriformes, sus costas y pajonales circundantes albergan un gran muestrario de avifauna local. Las aguas someras y pastizales húmedos son recorridas por especies de gran tamaño como la

garza mora (*Ardea cocoi*), la garza blanca (*Egretta alba*), la garcita blanca (*Egretta thula*), el cuervillo de cañada (*Plegadis chihi*), entre otros (Garay, 2013; Fernández y Haene, 2011). Por otro lado, los talares constituyen un hábitat apropiado para muchos passeriformes, como el hornero (*Furnarius rufus*) (Garay, 2013; Fernández y Haene, 2011).

Los ambientes acuáticos concentran las tres especies de tortugas de la zona. Se trata de quelonios adaptados a la vida acuática. Consumen peces y con frecuencia son atrapadas involuntariamente con anzuelo por los pescadores. Las típicas de la zona son la tortuga de laguna (*Phrynops hilarii*) y la de río (*Hydromedusa tectifera*), mientras que la pintada (*Trachemys dorbigni*) es accidental en el norte bonaerense (Fernández y Haene, 2011).

Además, se han identificado diversas especies de mamíferos como el ratón de campo (*Akodon azarae*), la laucha chica (*Calomys laucha*) y aún subsisten poblaciones importantes del coipo o "nutria" (*Myocastor coypus*), y de reptiles como el lagarto overo (*Salvator merianae*) y anfibios (Garay, 2013; Fernández y Haene, 2011).

5.3.1.3. ÁREAS PROTEGIDAS

Reserva Natural Urbana "El Corredor"

Al noroeste de la SET se ubica la Reserva Natural Urbana "El Corredor". Dicha reserva se encuentra dentro de la Localidad de Bella Vista, Partido de San Miguel, desarrollándose en un área de 8 ha. Esta zona se extiende desde la barranca hasta el cauce del río Reconquista y los sectores con relleno más recientes. En el predio se pueden observar ambientes originarios como el sauzal, talar y matorral ribereño y animales silvestres como tortugas, patos, garzas, biguás, lagartos overos, cuises, etc. La reserva tiene como objetivo la recomposición del área con cobertura de herbáceas, talares, sauzales, matorrales ribereños, entre otras comunidades.

Si bien el proyecto de la SET no tendrá un impacto directo sobre esta Reserva, se localiza dentro de su área de relevancia. En este sentido, con el objetivo de priorizar la conservación de los ambientes originarios de la zona y ayudar a la recomposición ambiental del área el proyecto de la SET incluiría la plantación de especies nativas en el predio. De esta manera se intentará priorizar la plantación de especies nativas para lograr una conectividad con el paisaje existente, manteniendo la funcionalidad dentro de la comunidad.

Figura 13. Reserva Natural Urbana el Corredor.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2021).

Figura 14. Proyecto Reserva Natural Urbana El Corredor.



Fuente: Municipalidad de San Miguel (s/f).

Foto 8. Reserva Natural Urbana "El Corredor".

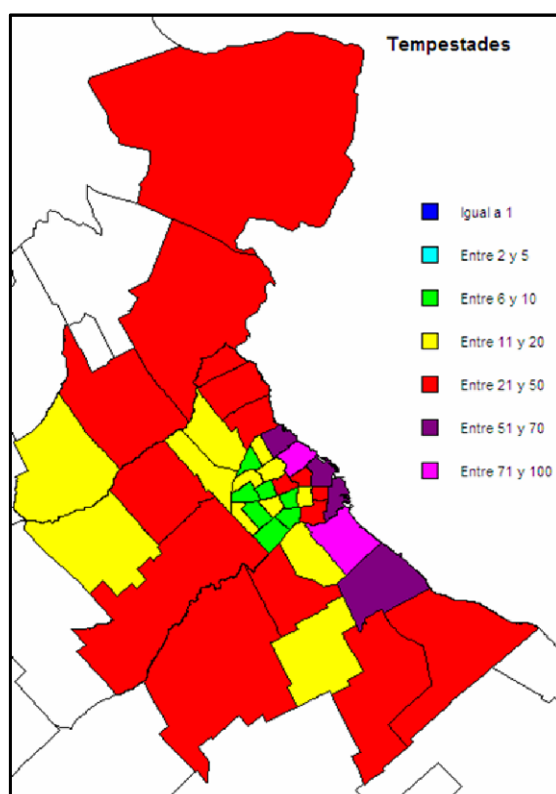


Fuente: Google (2022).

5.3.1.4. VULNERABILIDAD A DESASTRES NATURALES

Las tempestades se presentan todo el año aunque son más frecuentes entre septiembre y abril (los mínimos se ubican en invierno) y tienen una duración típica de 1 a 3 días. Uno de los tipos más frecuentes de tempestad en la costa del RMBA es la sudestada.

Figura 15. Distribución espacial de inundaciones y tempestades.



Fuente: Estudio de mejoramiento FFCC Roca.

Puede verse que el predio en donde se instala la SET se desarrolla sobre un área donde se presenta un número de eventos asociados a inundaciones y tempestades entre 11 y 20, o sea, de baja a moderada vulnerabilidad a desastres naturales. Esta situación es controlable desde el punto de vista operativo de la SET y no genera condiciones especiales a tener en cuenta.

5.4. MEDIO SOCIOECONÓMICO

Las características del medio socioeconómico se encuentran inscriptas en la descripción que se ha realizado para el EIAS general. Por lo tanto corresponde considerar cada variable de interés desde una aproximación descendente; es decir, el trabajo parte de una escala de análisis general para aproximarse a una escala de análisis particular, acotada a la zona afectada.

El nivel de acercamiento escalar de los datos cuantitativos secundarios dependió de las virtudes de las fuentes disponibles, o bien del nivel de desagregación posible. Esto es, algunos datos secundarios pudieron ser analizados desagregados a nivel municipio o más, mientras que en otros pudo abordarse la descripción desde una escala mayor.

El área geográfica de influencia del Proyecto de Electrificación comprende la zona noroeste de la RMBA, específicamente las zonas más densas de los Partidos de Tres de Febrero, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar. También se incluye una parte del partido de Morón y la zona noroeste de la CABA que comprende los barrios de Retiro, Palermo, Chacarita, La Paternal, Villa Crespo, Villa del Parque y Villa Devoto, lo que reflejan una cobertura que combina zonas de alta densidad y nivel socioeconómico medio (en la CABA) con zonas de densidad media alta y de bajo nivel socioeconómico conforme se adentra en la provincia de Buenos Aires. En este marco global, la SET se ubica en el Municipio de Hurlingham, en la Localidad de William Morris.

En lo que hace a la demografía general el partido de Hurlingham se presenta como uno de los de menor población y menor crecimiento entre los involucrados en el Proyecto, según los últimos datos censales disponibles.

Cuadro 1. Población por partido según variación relativa y absoluta. Años 2001 y 2010.

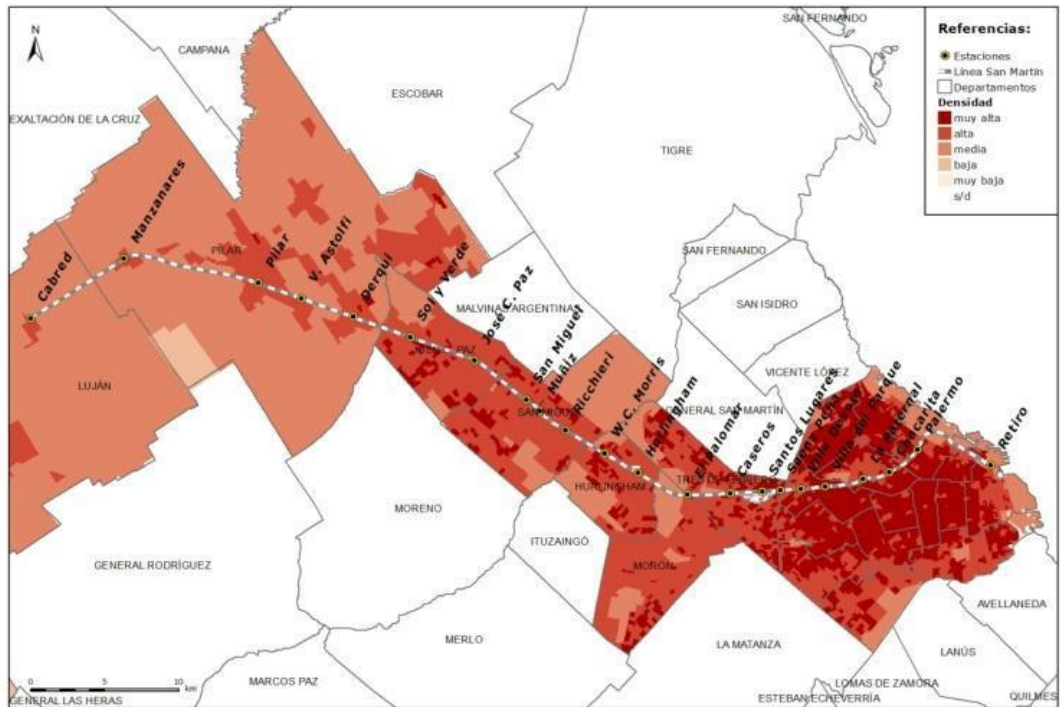
PARTIDO	POBLACIÓN		VARIACIÓN RELATIVA (%)	VARIACIÓN ABSOLUTA
	2001	2010		
CABA	2.776.138	2.890.151	4,10	114.013
Tres de Febrero	336.467	340.071	1,1	3.604
Morón	309.380	321.109	3,8	11.729
Hurlingham	172.245	181.241	5,2	8.996
San Miguel	253.086	276.190	9,1	23.104
José C. Paz	230.208	265.981	15,5	35.773

Pilar	232.463	299.077	28,7	66.614
Luján	93.992	106.273	13,1	12.281

Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (2010).

Las características de densidad demográfica del partido pueden verse en el siguiente gráfico, donde se verifica la presencia de densidades medias a altas, consistentes con el concepto detectado respecto de la disminución de este indicador al alejarse de la Ciudad de Buenos Aires.

Figura 16. Densidad demográfica por partido.

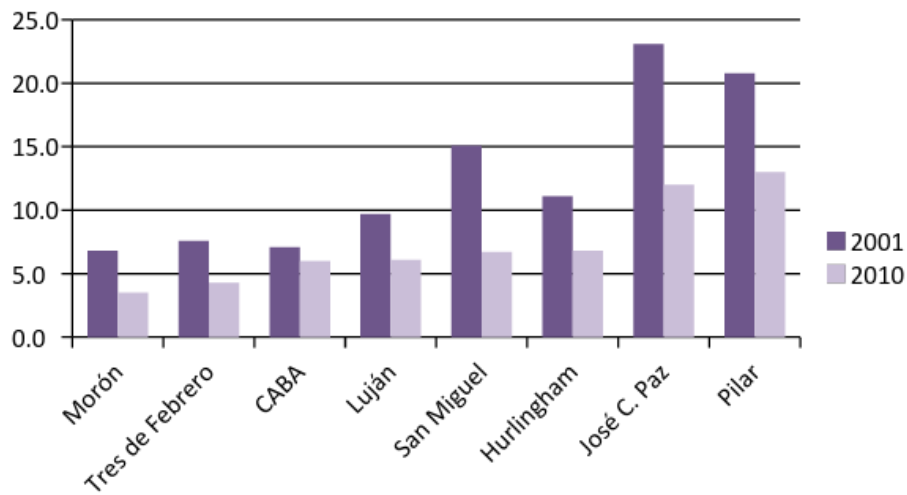


Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (2010).

Análisis del nivel socioeconómico de los hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), como medidor de la pobreza estructural.

En el siguiente gráfico se puede ver el porcentaje de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según el partido.

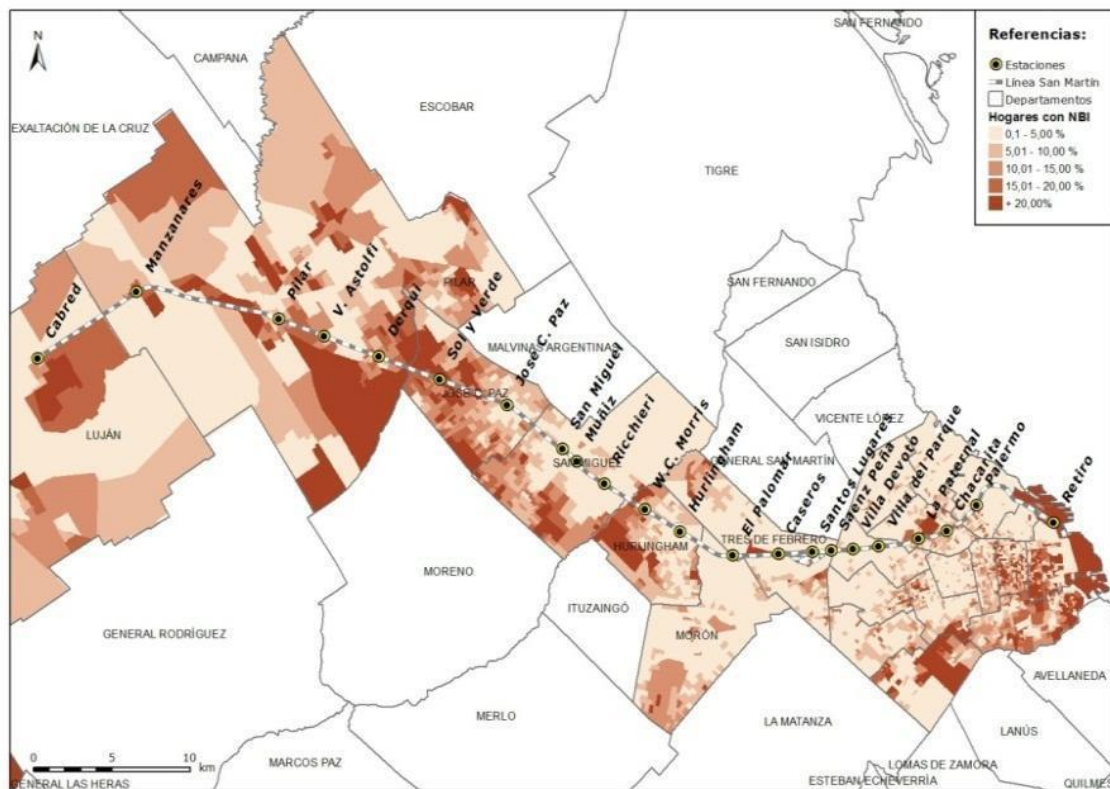
Figura 17. Porcentaje de hogares con NBI según partido. Años 2001-2010.



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (2010).

Puede verse la ubicación relativa del Municipio de Hurlingham respecto de los municipios involucrados en el proyecto general.

Figura 18. Porcentaje de hogares con NBS por partido.

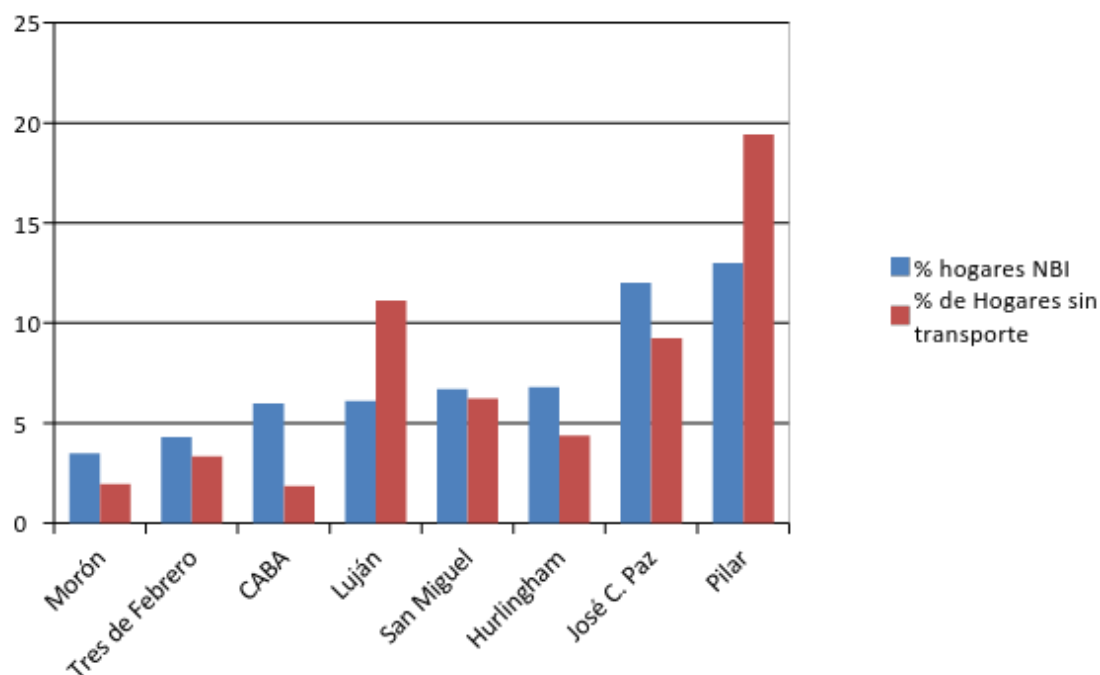


Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (2010).

Como se puede observar en el mapa, al igual que en el gráfico, en Pilar y José C. Paz es donde hay mayor cantidad de hogares con NBI. Le sigue el Partido de Hurlingham, debido al fuerte descenso de este indicador en el Municipio de San Miguel.

Por último, se relacionó el indicador de NBI con el indicador de acceso a transporte público. Es decir, de la lectura del gráfico precedente se va analizar si existe o no una relación entre niveles socio-económicos y acceso al transporte. En el gráfico se observa la relación entre NBI y acceso al Transporte Público de Pasajeros. Censo 2010.

Figura 19. Relación entre NBI y acceso al transporte público de pasajeros.



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC (2010).

5.4.1. ASPECTOS HISTÓRICOS

El área destinada al proyecto estuvo ocupada, en tiempos prehispánicos, por poblaciones pequeñas pero altamente móviles de aborígenes cazadores-recolectores con un componente importante de su dieta basado en la pesca (Loponte et al. 2002). Tras el arribo de los conquistadores, las tierras de Buenos Aires y sus alrededores fueron repartidas por su fundador - Juan de Garay- entre sus acompañantes. Entre estas tierras, destinadas principalmente al cultivo y la cría de ganado vacuno, se incluían las del actual municipio de Hurlingham.

Por esta zona transcurrió el denominado Camino Viejo Real, que conectaba a la aldea de Buenos Aires con Córdoba y el Pacífico. Precisamente, con el objeto de vadear el Río de Las Conchas (conocido desde 1954 como Río Reconquista), se construyó durante el siglo XVI el denominado "Paso Morales", en referencia al titular de las tierras donde se asentaba. Se encontraba a la altura de la Av. Gobernador Vergara, en la actual localidad de William C. Morris.

Es en las inmediaciones del Paso Morales donde se instala en 1863 un molino harinero, uno de los dos hitos del nucleamiento poblacional en la zona. Poco tiempo después, se sumó la instalación de un almacén de ramos generales.

Figura 20. El Puente del Paso Morales en 1868, sobre el Río Reconquista. Raúl Zaldo, acrílico sobre madera.



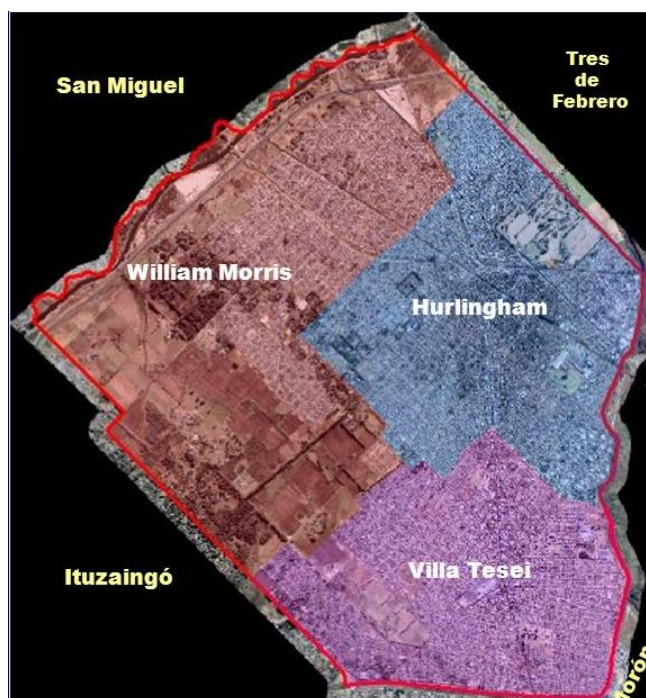
Fuente: <https://m.facebook.com/MuniSanMiguelBA/photos/>.

En el año 1888 se fundaría el Club Hurlingham, una asociación civil destinada al polo y fundamentalmente al hurling. El nombre del club denominaría, unos 100 años después, al Partido.

En el año 1891 se inaugura la estación homónima del Ferrocarril Pacífico (actualmente Ferrocarril San Martín), lo cual contribuye adicionalmente al desarrollo de la zona.

El Municipio fue creado a finales de 1994 a partir de la Ley Provincial N° 11.610. Conformó el Partido de menor superficie de la Provincia de Buenos Aires. Limita al sur con partido de Morón, al oeste con el partido de Ituzaingó, al norte con el partido de San Miguel y al este con el partido de Tres de Febrero. Se encuentra a unos 24 km. de la Ciudad de Buenos Aires. Posee una superficie de 35,94 km².

Figura 21. Mapa del Partido de Hurlingham.



Fuente: <https://www.mapade.org/hurlingham.html>.

5.4.2. DEMOGRAFÍA

De acuerdo al Censo nacional de 2010, el partido de Hurlingham tiene un total de 181.241 habitantes, lo que representa un incremento de la poblacional del 5,2% (INDEC 2010). La densidad poblacional es de 5.034,5 hab/km².

5.4.3. PRODUCCIÓN

La estructura económico-productiva del municipio de Hurlingham se caracteriza por una mayor producción de servicios (59,71%) sobre la producción de bienes (40,29%) (PEC 2016).

5.4.4. EDUCACIÓN

El porcentaje de analfabetos del municipio es de 1%, cifra inferior a la media provincial (1,4%), de acuerdo a los datos arrojados por el Censo 2010. El 58,6% de la población de tres años y más, que habita viviendas particulares en Hurlingham, utiliza computadora (INDEC 2010).

5.4.5. SALUD

El 33% de la población no posee cobertura alguna, el 52% recibe asistencia por medio de obras sociales (incluyendo la obra social del estado, PAMI), el 11% posee cobertura de una prepaga por medio de una obra social, y un 4% accede a éstas de forma directa.

5.4.6. HOGARES

El Censo 2010 registra 55.122 hogares en el partido de Hurlingham, de los cuales 3.775 (6,8%) representan hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI). Se trata de una cifra inferior a la de la media provincial (8,1%).

La jefatura de hogar masculina (66,41%) es ampliamente mayor que la femenina (33,59%).

En Hurlingham el 91,6% de los hogares tienen una instalación sanitaria con descarga de agua, por encima del promedio de la Provincia de Buenos Aires (87,7%) (INDEC 2010). En cuanto a la provisión y procedencia del agua, el 92,7% de los hogares del municipio poseen cañería dentro de la vivienda para proveerse de agua (INDEC 2010). Sólo el 10,4 % cuenta con red cloacal (INDEC 2010). El 74,3% de los hogares cuenta, de acuerdo al Censo 2010, con conexión de gas de red.

5.4.7. VIVIENDA

En el partido de Hurlingham se registraron en el Censo 2010, 55.440 viviendas. El tipo predominante es la casa (89,32%).

El mayor porcentaje de las viviendas del distrito muestra, de acuerdo a la calidad de los materiales, un indicador CALMAT³ I (69,58%), seguidas por las de CALMAT II (21,58%) (INDEC 2010).

5.4.8. ENERGÍA ELÉCTRICA

El suministro de energía eléctrica lo realiza la empresa Edenor prácticamente en su totalidad y cubre toda el área urbanizada dependiendo del sistema interconectado nacional argentino. Según datos del año 2016 elaborados por la Secretaría de Energía, en el partido de Hurlingham se consumió 406.882 MWh.

5.4.9. AGUA POTABLE Y CLOACAS

El servicio de agua potable y cloacas está a cargo de la empresa Aguas y Saneamientos Argentinos (AySA) perteneciente al estado nacional. El servicio es suministrado por la planta potabilizadora

³ El indicador CALMAT elaborado por INDEC, varía de I a V, de acuerdo a las siguientes características: I) La vivienda presenta materiales resistentes en todos los componentes e incorpora todos los elementos de aislación y terminación; II) La vivienda presenta materiales resistentes en todos los componentes, pero le faltan elementos de aislación o terminación en al menos uno de sus componentes, pero no en todos; III) La vivienda presenta materiales resistentes en todos los componentes, pero le faltan, en todos ellos, elementos de aislación o terminación, o bien presenta techos de chapa de metal o fibrocemento, u otros sin cieloraso; o paredes de chapa de metal o fibrocemento; IV) La vivienda presenta materiales no resistentes en al menos uno de sus componentes, pero no en todos; V) La vivienda presenta materiales no resistentes en todos sus componentes

“Hurlingham” que cuenta con una superficie de 35 ha y una producción de 30.240 m³ diarios que sirve a los partidos de Hurlingham, Ituzaingó y parte de los partidos de Morón y Tres de Febrero. Los líquidos allí tratados son vertidos al arroyo Morón que desemboca en el Río Reconquista.

5.4.10. GAS

El servicio de gas natural es suministrado por Naturgy. En las zonas donde no llega esta cobertura se emplea gas envasado.

5.4.11. RECOLECCIÓN DE RESIDUOS

El servicio de recolección domiciliaria de residuos se encuentra a cargo del municipio a través de empresas contratadas (Panizza S.A.). El servicio comprende la recolección y transporte de residuos domiciliarios, ramas, montículos, objetos voluminosos, césped, tierra y escombros, entre otras cosas. Además, incluye el barrido mecánico y manual en todas las cuadras del distrito y la limpieza de sumideros para desobstruir el sistema hídrico. La cobertura de servicio de recolección de residuos es del 100 %. La disposición final de los mismos se realiza en el CEAMSE (Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado). De acuerdo a datos estadísticos de esta empresa, en todo 2018 se generó en el municipio un total de 82.390 toneladas de residuos.

5.4.12. CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE

De acuerdo a INDEC (2010), el 90% de los hogares del partido disponía de pavimento y transporte público de manera satisfactoria, el 8,8% de manera básica y el resto de forma insuficiente. Los principales accesos que conectan a Hurlingham con otras localidades del Gran Buenos Aires y de la Ciudad de Buenos Aires son la Ruta Provincial N° 201 (Av. Julio A. Roca), la Ruta Nacional N° 7 (Au del Oeste), la Autopista Camino del Buen Ayre, la Ruta Panamericana y la Ruta Provincial N° 4 (Camino de Cintura)

Asimismo, Hurlingham cuenta con dos líneas ferroviarias que la conectan con otras localidades: la Línea San Martín (con cabeceras entre Retiro y Dr. Cabred) y la Línea General Urquiza (Con cabeceras entre F. Lacroze y General Lemos).

Figura 22. Mapa del recorrido de la LG San Martín.

PLANO DE RED LÍNEA SAN MARTÍN



Fuente: Ministerio de Transporte (2022).

Figura 23. Mapa del recorrido de la LG Urquiza.



Fuente: <https://www.metrovias.com.ar>.

Las líneas de colectivo⁴ que atraviesan el partido de Hurlingham son:

- Línea 53 (La Boca – San Miguel),
- Línea 57,
- Línea 163 (Caballito - San Miguel),
- Línea 182 (Parque Avellaneda - J. C. Paz),
- Línea 237 (José L. Suárez - William Morris),
- Línea 244 (Morón - Don Torcuato),
- Línea 302 (Moreno – Liniers),
- Línea 303 (Morón - El Talar),

⁴ Fuente: <https://cualbondi.com.ar/a/r2026612/partido-de-hurlingham/>

- Línea 338 (La Tablada – San Isidro y La Plata – San Isidro),
- Línea 441 (Ituzaingó – Morón),
- Línea 443 y
- Línea 463 (Morón - William Morris).

5.4.13. USOS DEL SUELO

En cuanto a ocupación y usos del suelo general, el partido se caracteriza por un predominio de la infraestructura urbana y de transporte, acompañadas por extensas zonas destinadas a usos residenciales e industriales. Se destacan también amplias superficies destinadas al INTA, al Hurlingham Club y Zonas de Protección Ambiental.

En términos de usos reales del suelo, la zona inmediata al área de implantación de la futura SET es representativa de este mix de usos propio del partido. El suelo destinado a la futura implantación de la SET corresponde a Zona de reserva de Ensanche Urbano, y en sus adyacencias es posible identificar Zonas Residenciales de Densidad Media-Baja, Semi-Industriales e Industriales y Zonas de Protección Ambiental.

Figura 24. Zonificación del Partido de Hurlingham.

Ubicación futura SET W. Morris



Fuente: Nuevo Código de Ordenamiento Urbano. Hurlingham (2019).

5.4.14. COMUNIDADES ORIGINARIAS

Con relación a las Comunidades indígenas urbanas, de acuerdo con la información del Registro Nacional de Comunidades Indígenas (RENACI) y del Programa Relevamiento Territorial de Comunidades Indígenas (RETECI) y la Res N° 115/2012 del Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (INAI) se ha identificado una comunidad en las inmediaciones del área de estudio.

Se trata de la comunidad quechua Mink'akuy tawantinsuyu paq, la cual tiene su sede social en la calle Solís 3184 de William Morris, donde funciona también el Centro Cultural "Los Hijos del

Pueblo”. Desde allí se realizan distintos trabajos con murgas, charlas, talleres, trueques, clases de quechua, etc.

La comunidad se encuentra inscrita en el Registro Provincial de Comunidades Indígenas (Re.Pro.C.I.), aunque a mayo de 2022 el relevamiento continuaba pendiente.

Cabe enfatizar que debido a la distancia entre la sede de la comunidad y la SET (alrededor de 880m), no se espera una afectación a partir de las actividades de la obra o por la operación de la subestación propiamente dicha.

Figura 25. Comunidades aborígenes en el entorno de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

5.5. DESCRIPCIÓN DEL PREDIO Y SU ENTORNO

El predio disponible para la construcción de la SET posee una superficie aproximada de 9.500 m², de los cuales la ocupación del edificio solo requiere una superficie en planta de 3.500 m², dependiendo del Proyecto Ejecutivo a desarrollar, y el resto de la superficie será destinada para la circulación de vehículos y para la construcción de caminos de acceso.

El predio se encuentra totalmente libre de ocupación, y actualmente se tratan de terrenos del CEAMSE identificados según su zonificación como núcleo de reserva para ensanchamiento urbano, por lo que no requiere el desarrollo de relocalizaciones (voluntarias o no) y no se presentan instalaciones existentes o pasivos ambientales localizados por la presencia de actividades anteriores.

El predio contará con un nuevo acceso desde el Camino del Buen Ayre para facilitar la circulación de los vehículos, maquinarias y equipos necesarios tanto para la construcción de la SET como para la operación de la misma (ver Figura 9). De esta manera se evitarán interferencias con el camino de acceso al Parque San Francisco, parque urbano con uso recreativo. Asimismo, se quieren prevenir impactos negativos relacionados a la circulación peatonal del futuro proyecto de área de reserva del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI).

El predio está incluido en una zona baja, ocasionalmente anegable, lo que impone la necesidad de realizar tareas de excavación, relleno, nivelación y acondicionamiento del terreno para construir la SET con una cota mínima de obra nueva coincidente con la que alcanzan las vías existentes de la traza del FCGSM.

Foto 9. Vista del predio donde se instalará la Subestación Transformadora William Morris, desde (aproximadamente) su baricentro en sentido norte (A), noreste (B), este (C) y Sudeste (D).



Fuente: Relevamiento a campo (2022).

5.5.1. URBANIZACIONES RESIDENCIALES

El sector urbanizado como viviendas más cercano, se encuentra al Sur del predio, cruzando la barrera física representada por el Camino Parque del Buen Ayre. La distancia mínima presente

entre la SET y este núcleo urbano, con presencia de viviendas residenciales bajas que conforman el barrio conocido como El Bajo Morris, es de 310 metros.

Figura 26. Residencias en el entorno – Calle Fernández de Enciso.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Esta situación favorece la elección del predio citado para la implantación de la SET, al no presentar interferencias con las actividades del entorno.

Al norte del predio, en la orilla opuesta del Río Reconquista, se encuentran los terrenos del Parque industrial San Miguel, aún no desarrollado.

5.5.2. INSTALACIONES EDUCATIVAS

Es en este sector donde se identifica la presencia de 17 instalaciones educativas en el entorno, listadas en el cuadro a continuación. La mayoría de las instituciones son estatales, siendo 3 jardines de infantes, 4 escuelas primarias, 4 de educación secundaria y 4 centros para adultos. Asimismo, las 2 instituciones privadas que se pueden identificar en la zona son un jardín de infantes y una escuela primaria Waldorf.

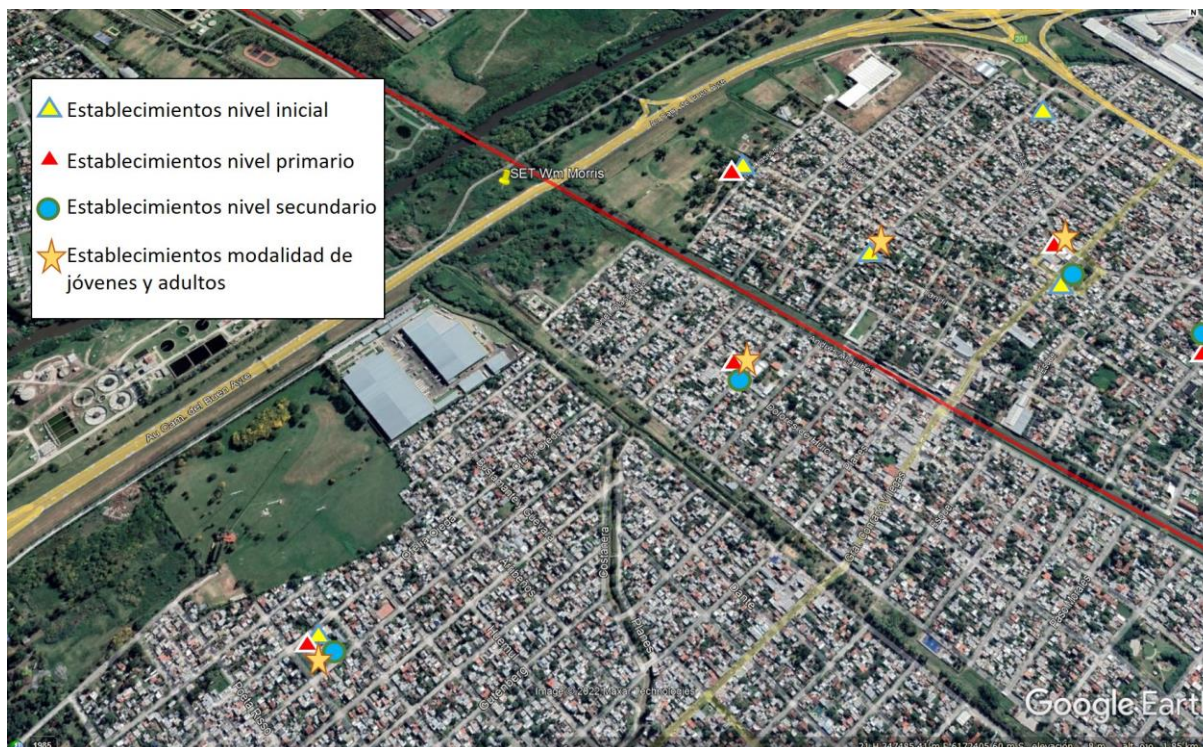
Cuadro 2. Establecimientos educativos en el entorno de la SET.

NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	DIRECCIÓN	SECTOR	MATRÍCULA (ALUMNOS)	OFERTA	TIPO DE JORNADA	TURNOS
JARDÍN DE INFANTES N°919	DR. DELFOR DIAZ 3251	Estatad	147	Educación Común - Nivel Inicial	Simple	Mañana y Tarde
JARDÍN DE INFANTES N°902 "CEFERINO NAMUNCURA"	LEVALLE (PARROQUIA SAN JOSÉ OBRERO) 1478	Estatad	193	Educación Común - Nivel Inicial	Simple	Mañana y Tarde
JARDÍN MUNICIPAL N°1 MOÑOS Y CORBATAS	GARIBALDI Y VILLEGAS 2939	Estatad	227	Educación Común - Nivel Inicial	Doble	Doble
JARDÍN DE INFANTES SEMILLA DORADA	OLASCOAGA ESQUINA QUEQUÉN	Privado	45	Educación Común - Nivel Inicial	Simple	
ESCUELA WALDORF DE HURLINGHAM	OLASCOAGA Y QUEQUEN. 2575	Privado	116	Educación Común - Nivel Primario	Simple	Mañana
ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°6 "YAPEYU"	MAQUINCHAO E INT. MUSTONI	Estatad	S/D	Educación Común - Nivel Primario	S/D	S/D
ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°18 WILLIAM CASE MORRIS	LEVALLE (E/HUICI Y AMENABAR)	Estatad	S/D	Educación Común - Nivel Primario	S/D	S/D
ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°24 "LA ESPERANZA"	MUSTONI 2384	Estatad	224	Educación Común - Nivel Primario	Doble	Doble
ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°29 "JORGE DANIEL THEVENIN"	ADRIAN DEL ROSARIO LUNA 3675	Estatad	489	Educación Común - Nivel Primario	Simple	Mañana y Tarde
ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA N°20	0135 VILLEGAS 1380	Estatad	226	Educación Común - Nivel Secundario	Simple	Mañana y Tarde

NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO	DIRECCIÓN	SECTOR	MATRÍCULA (ALUMNOS)	OFERTA	TIPO DE JORNADA	TURNOS
ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA Nº8 W.C MORRIS	DOLORES DE HUICI Y AMENABAR 1728	Estatal	S/D	Educación Común - Nivel Secundario	S/D	S/D
ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA Nº9	JÁCHAL 3680	Estatal	S/D	Educación Común - Nivel Secundario	S/D	S/D
ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA Nº23	MUSTONI (E/ PIOVANO Y MINOGUYE) 2384	Estatal	109	Educación Común - Nivel Secundario	Simple	Mañana y Tarde
CENTRO DE ADULTOS Nº708/01	LIOZANGA Y JACHAL S/N	Estatal	50	Modalidad de Jóvenes y Adultos - Nivel Primario	Simple	Mañana y Vespertino
CENTRO DE ADULTOS Nº709/01	LEVALLE 1478	Estatal	30	Modalidad de Jóvenes y Adultos - Nivel Primario	Simple	Tarde y Vespertino
CENTRO DE ADULTOS Nº704/01	DIAGONAL DE MAYO Y MUSTONI S/N	Estatal	30	Modalidad de Jóvenes y Adultos - Nivel Primario	Simple	Tarde y Vespertino
ESCUELA DE ADULTOS Nº701 "JORGE NEWBERY"	LEVALLE 1991	Estatal	69	Modalidad de Jóvenes y Adultos - Nivel Primario	Simple	Tarde y Vespertino

Fuente: elaboración propia en base a mapa.educación.gob.ar.

Figura 27. Escuelas en el entorno de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

5.5.3. INSTALACIONES SANITARIAS

En el entorno cercano del predio se localizan tres unidades sanitarias, hacia el sur, sureste y este respectivamente:

Cuadro 3. Centros de salud en el entorno de la SET.

NOMBRE	DIRECCIÓN	TIPO ESTABLECIMIENTO	DE	MODALIDAD	CARAC. ADICIONALES	NIVEL
Unidad Sanitaria Angel Bo	Potosí y Levalle	Público		Sin internación	Centro de Salud que garantiza el acceso al aborto - Centros de testeo para detección de VIH y Sífilis	Primer Nivel de Atención de la Salud
Unidad Sanitaria San José Obrero	Quequén y Levalle	Público		Sin internación	Centros de testeo para detección de VIH y Sífilis	Primer Nivel de Atención de la Salud
Unidad Sanitaria San Damián y Morris	Ojeda e/Costanera y Albeniz N° 2381	Público		Sin internación		Primer Nivel de Atención de la Salud

Fuente: elaboración propia en base al mapa del Ministerio de Salud de la PBA.

Figura 28. Centros de salud en el entorno de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

5.5.4. INSTALACIONES RECREACIONALES Y DEPORTIVAS

La presencia de instalaciones recreacionales y deportivas se manifiesta más allá de las barreras físicas que conforman el Camino del Buen Ayre y las vías del FCGSM.

Hacia el este, cruzando el Camino del Buen Ayre, se detecta el campo polideportivo del Club El Retiro, donde se desarrollan actividades asociadas a deportes que requieren campos abiertos (rugby, fútbol). Actividades similares se realizan en el Club Regatas de Bella Vista, ubicado al Oeste del predio.

Figura 29. Instalaciones recreacionales y deportivas en el entorno de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

Hacia el noreste, se desarrollan terrenos parquizados del CEAMSE correspondientes al Parque San Francisco. Este parque urbano presenta un área de esparcimiento en donde se realizan actividades recreativas. El mismo cuenta con juego de niños, sectores de descanso (mesas con bancos), parrillas, canchas de fútbol, baños y cestos de basura.

5.5.5. INSTALACIONES INDUSTRIALES Y DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS

La distancia a las instalaciones industriales presentes (Calicó, Pernod Ricard), se encuentran más allá de un radio de 500 metros del predio, por lo que no se percibe interferencia alguna con sus actividades en los distintos períodos de desarrollo.

La estación de bombeo cloacal perteneciente a AYSA completa la existencia de actividades ajenas a las descritas en los puntos anteriores.

5.5.6. COMISARÍAS

La Comisaría 3ra de William Morris se encuentra al sureste del emplazamiento de la SET Morris, en la calle Potosí 3490.

Figura 30. Comisarías en el entorno de la SET.



Fuente: elaboración propia en base a Google Earth (2022).

5.5.7. DISTANCIAS DE LA SUBESTACIÓN A LUGARES DE INTERÉS

El emplazamiento de la Subestación se ubicará a distancia de sectores del espacio que cuentan con usos diferentes. En tal sentido, la mayor cercanía se dará con las áreas de Reserva, como el Parque San Francisco (100 m) o la Reserva Urbana “El Corredor” (206 m), o recreativas, como el Club El Retiro (210 m). La distancia al núcleo habitacional más cercano (El Bajo Morris) es superior a 300 m, mientras que a los centros de salud y educativos más cercanos es superior a los 600 y 700 m respectivamente.

Cuadro 4. Distancia de la SET a lugares de interés.

LUGARES DE INTERÉS	IDENTIFICACIÓN	DISTANCIA (M)
CENTROS EDUCATIVOS	JARDÍN DE INFANTES SEMILLA DORADA	715
	JARDÍN DE INFANTES N°919	1300
	JARDÍN DE INFANTES N°902 "CEFERINO NAMUNCURA"	885
	JARDÍN MUNICIPAL N°1 MOÑOS Y CORBATAS	1210
	ESCUELA WALDORF DE HURLINGHAM	715
	ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°6 "YAPEYU"	1201
	ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°18 WILLIAM CASE MORRIS	751

	ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°24 "LA ESPERANZA"	1781
	ESCUELA DE EDUCACIÓN PRIMARIA N°29 "JORGE DANIEL THEVENIN"	1116
	ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA N°20	1249
	ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA N°8 W.C MORRIS	751
	ESCUELA DE EDUCACIÓN SECUNDARIA N°9	1105
	CENTRO DE ADULTOS N°708/01	1033
	CENTRO DE ADULTOS N°709/01	885
	CENTRO DE ADULTOS N°704/01	1222
	ESCUELA DE ADULTOS N°701 "JORGE NEWBERY"	758
NÚCLEOS RESIDENCIALES	El Bajo Morris	310
CENTROS DE SALUD	Unidad Sanitaria Angel Bo	770
	Unidad Sanitaria San José Obrero	915
	Unidad Sanitaria San Damián y Morris	616
SEGURIDAD	Comisaría 3 de Hurlingham	760
ESPACIOS RECREATIVOS / RESERVAS	Club El Retiro	210
	Club de Regatas Bella Vista	400
	Reserva Urbana El Corredor	206
	Parque San Francisco	100
	Reserva Natural Urbana Río Reconquista	5960
	Club Belgrano	646
INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS	Planta depuradora Aysa - Hurlingham	350
	Estación de Bombeo William Morris	285
	Planta Transmisora Radio Mitre AM 790	837
INDUSTRIA	Planta de Logística Cálico	335
	Contextube Logística	805
	Pernod Ricard	550
CULTURA	Centro Cultural William Morris	786
COMUNIDADES ORIGINARIAS	Comunidad Quechua Mink'akuy Tawantinsuyu paq	882

Fuente: elaboración propia (2022).

6. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS

6.1. ACCIONES DEL PROYECTO SET

Durante la construcción de la SET y en su etapa operativa, se desarrollarán una serie de acciones, que se describen en los siguientes puntos y sobre las cuales debe enfocarse el análisis de los impactos que se generan en las distintas etapas.

6.1.1. ETAPA CONSTRUCTIVA

- a) **Construcción de camino de acceso:** incluye toda acción vinculada a la construcción del camino de acceso desde el Camino del Buen Ayre a la SET.
- b) **Limpieza y nivelación del terreno:** incluye el desmalezado, retiro de cobertura vegetal, extracción de árboles y arbustos, y movimientos de suelos, excavación y relleno, requeridos para la nivelación del terreno donde se ubicará la futura SET, así como toda otra tarea necesaria para comenzar la materialización de las fundaciones. El edificio se implantará sobre pilotes, con el objetivo de que la cota mínima iguale el nivel de la traza ferroviaria.
- c) **Implantación y funcionamiento de obradores (obrador, sanitarios, sendas, etc.):** se refiere a la instalación y a la utilización de sitios destinados al acopio temporal de materiales y equipos (cables, áridos, cemento, combustibles, lubricantes, máquinas niveladoras, retroexcavadoras), trailers para oficinas de obra, sanitarios, baños químicos, etc. y cualquier otro insumo que eventualmente pueda ser requerido para la ejecución de la obra.
- d) **Tránsito de maquinarias, equipos, materiales y movimiento de personal:** refiere a la circulación y operación de las máquinas excavadoras y niveladoras, camiones y grúas para el movimiento de los materiales y equipos en la SET, y movimiento de personal, incluyendo automotores de la inspección y supervisión y cualquier otro tipo de maquinaria y equipo necesario para la construcción de la SET.
- e) **Excavación y acondicionamiento del terreno para fundaciones:** involucra toda acción vinculada a la excavación y construcción de las fundaciones y pilotes necesarios para el montaje de los equipos asociados a la SET. Incluye además el manejo de la capa superior del terreno. Se incluyen las tareas de hormigonado.

- f) **Obras civiles en el predio de la SET:** corresponde a todas las tareas de construcción de los edificios de la SET y la sala de control para las futuras conexiones.
- g) **Instalación y montaje de los equipos en la SET:** corresponde a toda acción vinculada con el traslado de los equipos, su armado e instalación.
- h) Cabe mencionar que las acciones ligadas a la generación, recolección y disposición transitoria y final de los residuos generados por las acciones de la obra y por el personal involucrado se incluyen dentro de las acciones listadas anteriormente. En este sentido, se consideran todos los residuos generados directamente por la obra tales como restos de materiales para fundaciones, encofrados, tierra, residuos peligrosos, restos de material vegetal, cables y caños para puesta a tierra, etc. así como también los generados por el personal involucrado en la construcción como residuos sólidos urbanos (residuos reciclables, residuos orgánicos, residuos inorgánicos no reciclables), residuos patogénicos, entre otros.

6.1.2. ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

- a) **Operación de la SET:** corresponde a todas las acciones realizadas durante el transcurso de operación permanente de la subestación.
- b) **Mantenimiento de las instalaciones:** acciones preventivas y correctivas vinculadas al Plan de Mantenimiento de la SET.

Al igual que para la etapa de construcción, las acciones ligadas a la generación de residuos sólidos urbanos, residuos especiales y cualquier otro tipo de residuo generado se consideran en las acciones listadas previamente derivadas por las tareas de operación y mantenimiento.

6.2. ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL GENERAL DEL PROYECTO

En este contexto, los potenciales impactos negativos al medio físico, biótico y antrópico son mínimos y fácilmente controlables con un adecuado manejo ambiental y social. Aplicando las directrices de la Políticas Ambiental y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), se ha clasificado al Proyecto de la SET como “Categoría B”.

El procedimiento que permitió clasificar al proyecto y sus subproyectos se describe a continuación:

Paso 1. Determinación de la Tipología

Para determinar la Tipología de una obra o subproyecto, es necesario definir el tipo de obra y el alcance de la misma. En relación al “alcance” de las obras, estas deben ser clasificadas como: construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación, y mantenimiento.

i. Construcción nueva: Obras nuevas donde generalmente se requiere de la adquisición de tierras para la construcción de la nueva obra.

ii. Reconstrucción: Mejoramiento de los componentes de la vía férrea. La mayoría de los trabajos se realizan en la plataforma existente o en el derecho de vía. Posiblemente se requiera de la adquisición de tierras en zonas específicas.

iii. Rehabilitación: Llevar una obra deteriorada existente a sus condiciones originales. Todos los trabajos se realizan en la estructura existente o en el derecho de vía.

iv. Mantenimiento: Realización de trabajos rutinarios o periódicos para mantener una obra física en buenas condiciones de servicio. Los trabajos se realizan en la estructura existente.

En función del alcance de la obra la construcción de la SET se clasifica dentro de la tipología Tipo I - Construcción Nueva.

Cuadro 5. Clasificación en función a la tipología del subproyecto.

3. Determinación del Nivel de Riesgo Socio-Ambiental																																	
Paso 1: Clasificación en función de la Tipología del Subproyecto																																	
<p>OBJETIVO DE LA OBRA</p> <p>a. Construcción y Adecuación de Obras (Viaductos, Puentes o Pasos a Nivel, otros)</p> <p>b. Construcción y Mejoramiento de Obras de Arte (drenaje, alcantarillado, otros)</p> <p>c. Electrificación (catenaria, subestación, otros)</p> <p>d. Renovación y mejoramiento de vías ferroviarias (rieles, balastro, durmientes, otros)</p> <p>e. Remodelación y readecuación de Estaciones (elevación de andenes, readecuación, otros)</p> <p>f. Renovación y mejoramiento de Aparatos de Vía</p> <p>g. Rehabilitación de Talleres y Depósitos</p> <p>h. Sistema de Señalamiento y Telecomunicaciones</p> <p>i. Otras obras o actividades menores</p> <p>ALCANCE DE LA OBRA</p> <p>i. Construcción Nueva</p> <p>ii. Mejoramiento</p> <p>iii. Rehabilitación</p> <p>iv. Mantenimiento</p>	<p>Matriz N° 1</p> <p>Clasificación de una actividad o subproyecto en función de la TIPOLOGÍA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Alcance</th> <th colspan="4">Tipo de Obra</th> </tr> <tr> <th>(a) y (b)</th> <th>(c) y (d)</th> <th>(e) y (f)</th> <th>(g) y (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i)</td> <td>Tipo I</td> <td>Tipo I</td> <td>Tipo II</td> <td>Tipo II</td> </tr> <tr> <td>(ii)</td> <td>Tipo I</td> <td>Tipo II</td> <td>Tipo III</td> <td>Tipo III</td> </tr> <tr> <td>(iii)</td> <td>Tipo II</td> <td>Tipo III</td> <td>Tipo III</td> <td>Tipo IV</td> </tr> <tr> <td>(iv)</td> <td>Tipo III</td> <td>Tipo III</td> <td>Tipo IV</td> <td>Tipo IV</td> </tr> </tbody> </table>				Alcance	Tipo de Obra				(a) y (b)	(c) y (d)	(e) y (f)	(g) y (h)	(i)	Tipo I	Tipo I	Tipo II	Tipo II	(ii)	Tipo I	Tipo II	Tipo III	Tipo III	(iii)	Tipo II	Tipo III	Tipo III	Tipo IV	(iv)	Tipo III	Tipo III	Tipo IV	Tipo IV
Alcance	Tipo de Obra																																
	(a) y (b)	(c) y (d)	(e) y (f)	(g) y (h)																													
(i)	Tipo I	Tipo I	Tipo II	Tipo II																													
(ii)	Tipo I	Tipo II	Tipo III	Tipo III																													
(iii)	Tipo II	Tipo III	Tipo III	Tipo IV																													
(iv)	Tipo III	Tipo III	Tipo IV	Tipo IV																													

Fuente: elaboración propia (2022).

Paso 2: Determinación de la Sensibilidad del Medio

Con el fin de medir la “sensibilidad del medio natural y social” e identificar si se activa alguna de las políticas ambientales y socioculturales del Banco, se ha diseñado la siguiente lista de verificación (checklist), que se incluye completa para el medio analizado.

Dadas las características generales encontradas, puede decirse que el proyecto se encuentra en una medio ambiental y social caracterizado como de Baja Sensibilidad.

Cuadro 6. Clasificación en función de la sensibilidad del medio natural y social⁵.

Paso 2: Clasificación en función de la Sensibilidad del Medio natural y sociocultural		
Alta	Moderada	Baja
<p>Subproyecto está ubicado en el AID:</p> <input type="checkbox"/> Un Área Protegida o Parque Nacional/Provincial <input type="checkbox"/> Un área sensible o crítica (bosques primarios, humedales, otros) <input type="checkbox"/> Topografía montañosa (>35% pendiente) <input type="checkbox"/> Área reconocida como de ALTA vulnerabilidad a desastres naturales (inundaciones, incendios, otros) <input type="checkbox"/> Afectará negativamente a más de 200 habitantes por la ejecución de las obras <input type="checkbox"/> Presencia de grupos o pueblos indígenas <input type="checkbox"/> Presencia de sitios arqueológicos o de riqueza cultural y física	<p>Subproyecto está ubicado en el AII:</p> <input checked="" type="checkbox"/> Un Área Protegida o Parque Nacional/Provincial (Zona Buffer) <input type="checkbox"/> Un área sensible o crítica (bosques primarios, humedales, otros) <input type="checkbox"/> Topografía ondulada (15 a 35% pendiente) <input type="checkbox"/> Área reconocida como de MODERADA vulnerabilidad a desastres naturales (inundaciones, incendios, otros) <input type="checkbox"/> Afectación negativa de menos de 200 personas por la ejecución de las obras <input type="checkbox"/> Presencia de grupo o pueblos indígenas <input type="checkbox"/> Presencia de sitios arqueológicos o de riqueza cultural y física	<p>La obra o subproyecto:</p> <input type="checkbox"/> No afecta Áreas Protegidas o Parques Nacionales/Provinciales <input checked="" type="checkbox"/> No afecta zonas sensibles o críticas desde el punto de vista ambiental (bosques primarios, humedales, otros) <input checked="" type="checkbox"/> Se ubica en una zona de topografía plana (< 15% pendiente) <input checked="" type="checkbox"/> Se ubica en un área reconocida como de BAJA vulnerabilidad a potenciales desastres naturales (inundaciones, incendios, terremotos, otros) <input checked="" type="checkbox"/> No afecta predios ni viviendas con la ejecución de las obras <input checked="" type="checkbox"/> No está ubicado en una zona con presencia de pueblos indígenas <input checked="" type="checkbox"/> No hay presencia de sitios arqueológicos ni de riqueza cultural
<p>Sensibilidad del Medio Natural y Social: En función de la sensibilidad del medio natural y sociocultural el proyecto entra dentro de la clasificación MODERADA.</p>		

Fuente: elaboración propia (2022).

Paso 3: Determinación del Nivel de Riesgo Socio-Ambiental

Con la información previa obtenida en los pasos 1 y 2, con relación a la Tipología de la obra y la sensibilidad del medio, se aplica la siguiente matriz con el fin de obtener como resultado el Nivel de Riesgo Socio-Ambiental del Proyecto. La construcción y operación de la SET puede encuadrarse en la Categoría B de moderado nivel de riesgo socio-ambiental.

Cuadro 7. Determinación del nivel de riesgo socio-ambiental.

⁵ AID: Área de Influencia Directa. AII: Área de Influencia Indirecta.

Paso 3: Determinación del Nivel de Riesgo Socio-Ambiental				
<p>Categoría A: <u>Subproyectos</u> que por el tipo de obra y la alta sensibilidad del medio natural y social, presenta un ALTO nivel de riesgo socio-ambiental.</p> <p>Categoría B: <u>Subproyectos</u> que por el tipo obras y la moderada sensibilidad del medio natural y social, presenta un MODERADO nivel de riesgo socio-ambiental.</p> <p>Categoría C: <u>Subproyectos</u> que por el tipo de obra y la baja sensibilidad del medio natural y social, presenta un BAJO nivel de riesgo socio-ambiental.</p>	Matriz No. 2			
	Tipología del Subproyecto	Sensibilidad con el Medio		
		Alta	Moderada	Baja
	I	A	B	B
	II	A	B	C
	III	B	B	C
	IV	B	C	C

Fuente: elaboración propia (2022).

6.3. IMPACTOS DEL PROYECTO

En los siguientes puntos se desarrollará el análisis de los componentes del proyecto y el impacto ambiental que generan sobre los distintos factores ambientales. Con relación a los impactos positivos de la SET los mismos se alinean con los descriptos en el EIAS general.

Las mejoras que implican el Proyecto Integral del Ferrocarril General San Martín no sólo se limitan a mejorar la eficiencia del transporte ferroviario, sino que también incluyen impactos ambientales positivos como la reducción de emisiones de GEI, disminución de la contaminación sonora y las vibraciones, y la mejora de la calidad del aire. Asimismo, la utilización de combustibles fósiles implica otros tipos de impactos ambientales como la generación de residuos peligrosos y la alta probabilidad de ocurrencia de derrames originándose pasivos ambientales, situación que se ve corregida en la implementación del sistema eléctrico propuesto.

Del análisis del Proyecto se identificaron los siguientes impactos positivos primarios sobre el sistema de transporte:

- Ahorro de tiempo de viaje de los pasajeros por incremento de la frecuencia del servicio y de la velocidad comercial;
- Ahorro de los tiempos de viaje de los pasajeros derivados al FCGSM;
- Incremento del nivel de confort de los pasajeros en las condiciones de viaje;
- Ahorro de costos de operación;
- Ahorro en los costos de operación y tiempo de los viajes en automóviles al disminuir este componente modal; y
- Ahorro en los costos de mantenimiento de formaciones eléctricas vs formaciones diésel.

Las obras del proyecto impactarán positivamente en el servicio pues contribuirá a mejorar la oferta, la frecuencia, la regularidad, la confiabilidad y el confort en los usuarios. Se prevé además, en el marco de las inversiones a realizar, la generación de nuevos puestos de trabajo.

Por otra parte, la electrificación de la LSM contribuirá a una disminución de la contaminación por el uso de combustibles y lubricantes, con menores emisiones de GEI, que responde a una estrategia responsable del Gobierno frente a los desafíos del cambio climático, y una reducción de los niveles de contaminación sonora y vibraciones.

En Argentina el sector transporte, de acuerdo al Cuarto Informe Bienal de Actualización presentado ante la Convención Marco de las Naciones Unidas, genera el 13.9% de las emisiones totales de GEI a nivel país, siendo un total de emisiones para el sector de 51,033 millones de toneladas de CO₂eq para el año 2018. Particularmente, las emisiones de los ferrocarriles tanto para el transporte de carga como de pasajeros representa el 0,1% de las emisiones del sector transporte.

El Ministerio de Transporte se encuentra elaborando el Plan Nacional de Transporte Sostenible el cual tiene como objetivo principal mitigar las emisiones de GEI de los sistemas de transporte y adaptar la infraestructura de transporte a los nuevos escenarios climáticos. Una de las líneas de acción es el fortalecimiento del sistema ferroviario, siendo esta una de las principales acciones climáticas del transporte en Argentina. Esta medida apunta a mejorar la conectividad, frecuencia, regularidad, seguridad y confort de los servicios ferroviarios a través del reemplazo de formaciones diésel por formaciones eléctricas, renovación y expansión del tendido ferroviario, obras de electrificación, sistemas de señalamiento y frenado automático, mejoras en las estaciones y sus entornos, entre otros. Mediante la mejora en el servicio se quiere promover el cambio modal desde modos más carbono-intensivos a menos intensivos como el ferrocarril. Por lo tanto el proyecto de Mejora Integral del FCGSM se corresponde a la estrategia que lleva el Ministerio de Transporte en materia de mitigación al cambio climático. Las formaciones diésel generan emisiones a la atmósfera de contaminantes como NO_x, SO_x, CO₂, CO y material particulado (PM) a lo largo de la traza mientras que con la electrificación serán emitidas sólo en la central eléctrica donde la energía es producida. Por lo tanto, las emisiones de las formaciones diésel son más difusas y fácilmente dispersables mientras que en la central eléctrica son localizadas y más controladas. De este modo, se genera una mejora sustancial de la calidad del aire en la región que atraviesa la traza.

Finalmente, cabe destacar que en el presente perfil se tomaron en consideración solo los costos y beneficios de las obras incluidas en el presente financiamiento, dejando afuera los costos y beneficios que surgieron de otros proyectos de la LSM (Viaducto, PANS, etc.) que llevó adelante el Estado Nacional y no corresponde generar la duplicidad de dichos beneficios y costos.

En relación a los impactos positivos o beneficios socio-ambientales, tanto directos como indirectos, que se pueden presentar con el mejoramiento del FCGSM se pueden identificar una serie de impactos positivos, algunos ya descriptos anteriormente.

El principal componente del proyecto, el cambio a un sistema eléctrico de tracción, genera una serie de mejoras:

- Ahorro de energía en términos absolutos, al poseer el sistema eléctrico mejor eficiencia que el basado en combustibles fósiles.
- Si bien se debe analizar el origen de la generación de la energía eléctrica utilizada, se prevé una fuerte disminución en la combustión de combustibles fósiles.
- Disminución de emisiones de gases y material particulado en el entorno local de la traza ferroviaria.
- Disminución en la emisión de gases, en especial de GEI.
- Con este cambio tecnológico se emplearán frenos eléctricos regenerativos que reducen de forma significativa el consumo neto de energía y, por tanto, las emisiones de gases y ruidos.
- Sensible disminución de las emisiones de ruidos, debido a las nuevas características y tecnología del material tractor y rodante, y al mejoramiento de las condiciones de vías y aparatos de vía.
- Mejoras en la seguridad general. La tecnología incluida en el material rodante, los nuevos sistemas de frenos, la adecuación de la señalización y las comunicaciones, el mejoramiento de las condiciones de vía, la rehabilitación de talleres que permitan realizar el mantenimiento preventivo y correctivo en forma adecuada, son todos factores que minimizan sensiblemente la probabilidad de incidentes y accidentes.

- Disminución de costos de operación y mantenimiento, debido a las nuevas condiciones del material rodante y de las vías, y de la disponibilidad de talleres adecuados para la realización de estos trabajos.

Como características generales relacionadas a la identificación, caracterización y evaluación de impactos producidos por la SET, pueden enunciarse una serie de consideraciones previas a la evaluación específica de cada punto, que dan marco al análisis:

- La SET se construirá sobre un terreno perteneciente actualmente al CEAMSE.
- El terreno no presenta intrusiones ni ocupaciones que puedan afectar el desarrollo de los trabajos, o que requieran relocalizaciones temporarias o definitivas.
- El proyecto se desarrollará sobre pilotes para llegar al nivel de las vías del FCGSM, que le brinda protección frente a eventuales anegamientos que pudieran ocurrir en eventos climáticos extremos.
- El proyecto contempla la plantación de especies nativas alrededor del edificio de la SET para disminuir el impacto visual sobre el paisaje.
- Los niveles de presión sonora debido a la presencia de la subestación, van a ser despreciables comparados con el nivel de fondo predominante en la zona a menos de 50 m del sitio de emplazamiento.
- La SET, en su etapa de operación, no resulta generadora de residuos peligrosos, por lo que una adecuada gestión de residuos sólidos y especiales, permitirá que no se produzcan alteraciones de importancia sobre este recurso en esta etapa.
- La habilitación y puesta en servicio de la SET producirá un impacto positivo durante la etapa de operación y mantenimiento, debido a la generación leve de empleo permanente, para cumplir las actividades propias del funcionamiento de la misma y sus tareas de mantenimiento permanente.

6.3.1. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS NEGATIVOS

La siguiente enumeración incluye los eventuales impactos negativos que pueden presentarse sobre los distintos factores ambientales tanto en la etapa de construcción como en la etapa de operación, con referencia al proyecto de construcción de la SET. Las características del proyecto

en cuestión permiten prever que los eventuales impactos negativos resultan factibles de ser mitigados mediante acciones preventivas que los minimicen.

Se ha considerado la identificación de los impactos según las distintas etapas de desarrollo del proyecto: etapa de construcción y operación.

6.3.1.1. ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Los eventuales impactos negativos detectados para este período se encuadran en los que en forma sistemática se pueden identificar para este tipo de obras en general, ya que los trabajos no incluyen ningún componente particularmente agresivo con las condiciones medioambientales.

Puede decirse que los impactos negativos en este periodo serán de carácter temporal, puntuales y reversibles en su mayoría. Para mitigarlos bastará la implementación de un Plan de Gestión Ambiental y Social a desarrollarse para su aplicación durante los trabajos. En líneas generales la obra prevista generará impactos negativos bajos y moderados, de corto plazo, transitorios y reversibles en su mayoría. Dichos impactos requerirán de la aplicación de especificaciones técnicas y buenas prácticas de manejo ambiental que deberán ser contempladas tanto en la elaboración de los pliegos de licitación como en el Plan de Gestión Ambiental de la etapa de obra. Asimismo, las acciones y medidas para la prevención, mitigación y/o compensación de los impactos negativos, son conocidas y de fácil implementación.

Conceptualmente, pueden enumerarse los siguientes impactos negativos encuadrados en los siguientes rubros:

- **Aumento del nivel de ruido y de vibraciones**, por actividades de obra, circulación de maquinarias, vehículos y la operación de equipos.
- **Emisiones de gases de combustión y generación de material particulado**, que surge de la operación de maquinarias y equipos, en particular en los trabajos de movimiento de suelos, circulación de camiones y maquinarias, acopio y traslado de materiales pulverulentos, entre otros.
- **Afectación al suelo y al relieve**, que surge principalmente de los movimientos de suelo requeridos para acondicionar el sector destinado para la construcción de los pilotes, el edificio de la SET y el camino de acceso, y por las actividades generadas por las obras civiles para su construcción.

- **Contaminación del suelo**, que surge por posibles derrames de líquidos contaminantes sobre el suelo (combustibles, aceites, lubricantes, etc.) por la circulación de maquinarias y equipos en distintos sectores de la obra y en áreas de estacionamiento y mantenimiento, así como por la manipulación de sustancias peligrosas.
- **Contaminación del agua de escorrentía superficial**, que surge por posibles derrames de líquidos contaminantes (combustibles, lubricantes, etc.).
- **Modificación del escurrimiento y drenaje**, los cambios superficiales en la zona de obras, obradores y depósitos pueden modificar las condiciones de escurrimiento de las aguas pluviales, generando anegamientos en lugares no deseados. Asimismo, las tareas de excavación, acondicionamiento del terreno y las obras civiles para la construcción de la SET y el camino de acceso pueden afectar el escurrimiento de las aguas. Sin embargo, debido a que la SET se implantará sobre pilotes, para llegar al nivel de la vía, el escurrimiento y drenaje debajo del edificio se prevé que este impacto no sea tan significativo.
- **Generación y/o disposición inadecuada de residuos sólidos y líquidos**, debido a la actividad propia de la obra y de los obradores que se dispongan.
- **Afectación al paisaje y contaminación visual**, por la presencia de instalaciones del obrador (oficinas, baños, recinto de residuos especiales, lugares de acopio de combustibles, etc.), movimientos de maquinarias y/o vehículos, zonas de acopio de materiales, tareas de excavación y acondicionamiento del terreno y obras civiles.
- **Afectación a la circulación vehicular y/o peatonal**, caracterizada por la ocupación y uso de sectores de circulación vehicular y/o peatonal.
- **Afectación a la vegetación (árboles, arbustos y/o herbáceas) y a la biodiversidad**, que surge de la limpieza del terreno para la implantación de las instalaciones del obrador y para la construcción del edificio de la SET y el camino de acceso a la misma.
- **Afectación a la fauna**, que surge de las molestias ocasionadas por las actividades de obra principalmente por la generación de ruidos así como por la afectación a la vegetación.
- **Afectación a la calidad de vida de la población**, que surge por generación de ruidos y vibraciones, afectación de la calidad del aire local y modificación del paisaje. Dado que la distancia al núcleo habitacional más cercano es mayor a 300 m no se espera una afectación

importante sobre este aspecto. Sin embargo, se puede generar una afectación a los visitantes de la futura área de reserva del Programa DAMI.

- **Afectación sobre equipamiento, infraestructura urbana y de servicios**, que surge de eventuales afectaciones en la provisión de servicios por movimientos de maquinarias pesadas, incremento en la demanda de servicios (energía eléctrica, agua, combustibles), aumento en la demanda para la recolección y disposición de residuos, entre otros. Se prevé que el impacto sobre este componente no sea significativo.
- **Afectación sobre la conectividad y la movilidad**, que surge del aumento en la circulación de maquinarias, camiones y vehículos, y del transporte de materiales en los corredores viales existentes.
- **Afectación sobre la seguridad vial y ferroviaria**, que surge del movimiento de maquinarias, equipos y vehículos en los corredores viales existentes y la ejecución del nuevo camino de acceso a la SET.

La enumeración anterior comprende a los impactos típicos y principales que pueden presentarse en la etapa de obra. En forma específica, se describen a continuación los impactos sobre los distintos factores ambientales.

a) **Geología y geomorfología**

El proyecto prevé movimientos de suelos para acondicionar el sector y la construcción de pilotes para nivelar el sector donde estará emplazado el edificio de la SET hasta el nivel de las vías existentes del FCGSM. Asimismo se realizará la nivelación y acondicionamiento del camino de acceso desde las vías de circulación existentes que cruzan el predio. Esto se realizará para evitar anegamientos en caso de eventos climáticos extremos.

Las pendientes con las que se conformará la superficie de los terrenos donde se desarrolla la obra, calles de circulación, zonas de acopio de materiales, y otros sectores, se realizará de tal modo de encauzar los escurrimientos evitando anegamientos y erosiones localizadas, hasta canalizar el agua hacia los cauces existentes.

b) **Calidad de suelo**

La causa de mayor cuidado en la afectación del suelo, puede darse en el volcamiento de elementos contaminantes (combustibles, aceites, lubricantes), generados por la actividad de

maquinarias y equipos, tanto en el desarrollo de sus actividades propias, como durante los procesos de mantenimiento y carga de combustibles y recambios o recargas de fluidos.

c) Calidad del aire

Como se indicó anteriormente, los impactos pueden estar generados por la emisión de gases de combustión de los equipos utilizados y la emisión de polvos por circulación de maquinarias, por operación de carga y descarga de materiales, por la realización de actividades abrasivas sobre distintos materiales y por la acción del viento sobre superficies pulverulentas no cubiertas ni tratadas (humedecimiento, riegos de liga).

Durante la fase de construcción se incrementan las emisiones acústicas y vibraciones por el incremento del tráfico de vehículos pesados, maquinaria y procesos constructivos, el cual afecta directamente a los pobladores circundantes a la obra. Debido a que la SET se encuentra a una distancia mayor a 300 m del núcleo habitacional más cercano se espera que este impacto no sea significativo. Sin embargo, durante la ejecución de la obra pueden verse afectados los usuarios de la futura área de reserva del Programa DAMI.

d) Hidrología superficial y subterránea

- *Aguas superficiales*: las distintas acciones de la obra, como los movimientos de suelos y maquinaria, pueden dar lugar a la ocurrencia de vertidos accidentales de contaminantes en la superficie de los terrenos (ver punto b) que por escorrentía pudieran finalmente desembocar en cursos fluviales. Este impacto no resulta muy probable ya que se ve minimizado por las acciones de mitigación que se desarrollen para controlar el vertido de líquidos contaminantes en el suelo y por el control de las escorrentías superficiales. Por otra parte, el emplazamiento de las instalaciones temporarias del obrador, los movimientos de suelo y la obra civil producirían un cambio en el escurrimiento de las aguas superficiales.
- *Contaminación de acuíferos*: Cualquier posible impacto sobre la calidad de las aguas subterráneas, provocado por la construcción de la SET, va a estar relacionado con el derrame de contaminantes sobre la superficie del terreno, con vertidos directos en la zona saturada de los acuíferos.

e) Flora

La intervención para la construcción de la SET implicará la eliminación de la cobertura vegetal presente para elevar el terreno a la cota de la traza ferroviaria. Para esto se removerán árboles, arbustos y herbáceas, intentando en la medida de lo posible minimizar el impacto.

f) Fauna

Por las características de los trabajos, en especial los movimientos de suelos, la eliminación de la cobertura vegetal, el aumento en los niveles de ruido, y el movimiento de maquinarias, equipos y vehículos se prevé un impacto sobre la fauna del entorno. Sin embargo, dicho impacto será de carácter transitorio y reversible por lo que no se prevé afectación a largo plazo sobre el comportamiento de las comunidades faunísticas presentes.

g) Paisaje

La ejecución de la SET, durante la fase de construcción, puede impactar en forma negativa sobre este factor, especialmente por la presencia de numerosos elementos de construcción ligados a la infraestructura, como maquinaria y movimiento de vehículos y equipos, tareas de excavación y nivelación del terreno, y obras civiles, que tendrán incidencia en la calidad y percepción del paisaje circundante, por parte de la población. Estos impactos negativos son temporales. Cabe mencionar, que el proyecto prevé la plantación de árboles nativos alrededor del edificio de la SET para disminuir el impacto visual sobre el paisaje.

h) Patrimonio histórico cultural

No se detectó presencia de patrimonio histórico presente en todo el sector de obra involucrado por lo que las consideraciones siguientes se dan ante la posibilidad de encontrar este tipo de componentes durante el desarrollo de los trabajos.

i) Entorno urbano

Como en toda obra pueden presentarse diversas situaciones que impacten sobre el entorno urbano. En todos los casos, el carácter transitorio de esta situación minimiza el grado de conflictividad, pero se consideraron especialmente las siguientes situaciones:

- Incremento de la población activa. Durante esta fase, el aumento de la demanda de mano de obra no sólo derivará de la necesidad de empleos directos en el sector de la construcción, sino que también se producirá una demanda en el sector servicios (transporte, abastecimiento, asistencia médica, etc.).

- Para el desarrollo de la SET se considerará un grupo de trabajo de dirección, administración, servicios generales, obrador/es, asistencia mecánica de equipos, movilización interna de equipos y personal, seguridad industrial y medio ambiente, topografía, proyecto y otras tareas de logística y apoyo que sean necesarias para el normal desenvolvimiento de una obra de la presente naturaleza.
- Si bien significa conceptualmente un aumento en la actividad del entorno (efecto generalmente beneficioso) puede, en el caso de resultar excesivo respecto a la capacidad de los servicios presentes, generar impactos negativos a los habitantes locales.
- Afectación de viviendas. Dado que la SET se instalará en terrenos de propiedad del CEAMSE no se prevé afectación sobre viviendas.
- Alteraciones en las condiciones de movilidad. Estas alteraciones se dan cuando los trabajos asociados al desarrollo de las obras interceden con las vías de circulación de vehículos, peatones o el propio ferrocarril. Esta situación no se presenta en la construcción de la SET porque el edificio se instalará en un predio perteneciente al CEAMSE. Asimismo, el proyecto prevé la construcción de un camino de acceso exclusivo para evitar conflictos con los usuarios del Parque San Francisco y de la futura área de reserva del Programa DAMI.
- Generación de residuos. Durante la etapa de obra pueden generarse una serie de residuos de distintos tipos, los cuales deben ser considerados especialmente en el Plan de Gestión Ambiental y Social, determinándose el tratamiento que debe darse en cada caso:
 - Residuos asimilables a domiciliarios (residuos reciclables, orgánicos, inorgánicos no reciclables), generados por la actividad propia de la construcción y de la actividad de los obradores e instalaciones de soporte de esta etapa.
 - Residuos de obra: que pueden presentarse como desechos de los procesos constructivos (escombros, maderas, restos de hormigón, tierra, otros).
 - Residuos de vegetación producto de la limpieza del terreno, la eliminación de la cobertura vegetal y la remoción de árboles, arbustos y herbáceas.
 - Residuos peligrosos: incluye todo contenedor de sustancia peligrosa así como cualquier otro material que pueda haber sido contaminado por combustibles, lubricantes, restos de soldaduras, pinturas, aceites.

En todos los casos el Plan de Gestión Ambiental y Social establecerá el tratamiento que debe darse en cada caso. Los volúmenes de producción de residuos de distintos tipos se resolverán mediante la intervención de los operadores especializados según el tipo de residuo considerado, garantizándose el transporte, tratamiento y disposición final.

6.3.1.2. ETAPA DE OPERACIÓN

Se detallan a continuación los impactos del proyecto previsto para la etapa de operación. Se ha considerado para el análisis el escenario constituido por la obra correspondiente a la SET finalizada.

a) Impactos sobre la calidad del aire, emisiones sonoras y vibraciones

Durante la etapa de funcionamiento podrían aumentarse los niveles de ruido por el funcionamiento de los transformadores de potencia. En los transformadores de potencia existen tres fuentes de principales de ruido:

- Ruido del núcleo (o ruido sin carga) producido principalmente por el fenómeno de magnetostricción⁶ y aspectos constructivos (tipo de traslape en las uniones, frecuencia mecánica de resonancia del núcleo y tanque, presión de ajuste, etc.).
- Ruido de carga, producido por las fuerzas electromagnéticas en los devanados y en los componentes estructurales a causa de los flujos magnéticos dispersos asociados con las corrientes de carga.
- Ruido producido por el funcionamiento de equipos auxiliares (ventiladores y bombas principalmente)

Dependiendo de las frecuencias presentes en la operación del transformador, pueden presentarse distintos niveles de presiones sonoras *emitidas*. A partir de esta situación existen sucesivas medidas de aislación acústica en forma directa sobre la cubierta del núcleo de los transformadores o sobre el edificio que los contiene, que minimizan el ruido hasta niveles compatibles con el entorno.

⁶ Se denomina magnetostricción a la propiedad de los materiales ferromagnéticos que hace que estos cambien de longitud al encontrarse en presencia de un campo magnético. La variación va del orden de 10^{-7} a 10^{-5} m por cada metro de longitud, dentro de los niveles típicos de densidad de flujo magnético utilizada en los núcleos.

Los transformadores del tipo de los propuestos para el proyecto se ajustan a las normas IEC 60076-10, que establece la emisión de niveles sonoros medios en función de la potencia de los mismos:

Cuadro 8. Niveles sonoros medios producidos por un transformador.

POTENCIA DEL TRANSFORMADOR (KVA)	NIVEL SONORO MÁXIMO (DB)
0-50	48
51-100	51
101-300	55
301-500	56
750	57
800-1000	58

En este marco, el proyecto ejecutivo deberá definir las condiciones de aislamiento de los transformadores trabajando en conjunto de modo de asegurar que no superen los valores admisibles establecidos para las condiciones de sensibilidad acústica del medio que sea determinada por la autoridad de control ambiental de aplicación.

Asimismo, durante la etapa de funcionamiento la calidad del aire podría verse afectada por posibles emisiones de GEI debido a pérdidas de hexafluoruro de azufre (SF_6), aislante térmico utilizado en las instalaciones. Cabe mencionar que este impacto sería de muy baja probabilidad dado que no se generan pérdidas de SF_6 en condiciones normales de operación sino que se podrían generar por un funcionamiento anormal del sistema debido a una falla. Con el fin de prevenir la ocurrencia de este tipo de eventos la SET contará con sistemas de alarmas.

Por otro lado, el funcionamiento de la SET generará campos electromagnéticos. No obstante, dado que el comportamiento de los campos electromagnéticos se atenúa significativamente a partir de una distancia mayor a 2m de la fuente y el tipo de potencia solicitada para estos servicios en la tensión (voltaje) en la cual se requieren, se generan niveles de campo electromagnético muy por debajo de los límites establecidos por la normativa vigente. Asimismo,

Esto pudo comprobarse empíricamente en el caso de la subestación transformadora Quilmes (IITREEE-LAT – 2019), la cual alimenta los servicios eléctricos del FFCC Roca y cuenta con la misma tecnología, alimentando un ramal con similares características previstas para el FFCC San Martín.

Otro factor a considerar son las cubiertas y delimitaciones que se materializarán en torno a la SET. En este sentido, en un trabajo donde se analizan los valores reales de Campos Eléctricos y Magnéticos en las áreas de influencia de Estaciones Transformadoras del sistema Eléctrico Argentino para más de cien (100) instalaciones de Media, Alta y Extra Alta Tensión⁷, se plantea: *“En general, el cerco perimetral de las Estaciones Transformadoras suele ser suficiente para blindar el campo eléctrico proveniente de su interior, ya sea que se trate de alambrado perimetral o un muro, sumado a las distancias a que normalmente se colocan estos respecto de la instalación propiamente dicha”*.

Adicionalmente, y considerando que el emplazamiento de la subestación se ubicará a 100m de áreas recreativas y/o de reserva, a más de 300m de los núcleos residenciales de las áreas industriales y de infraestructura de servicios, a más de 600m de los centros de salud y a más de 700m de las instituciones educativas, no se espera que haya una afectación a la calidad del aire y, en consecuencia, a la población circundante.

Independientemente de lo antedicho, se implementará en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) un subprograma específico para constatar que los niveles de emisión no superen los límites permitidos.

b) Impacto sobre el relieve y el suelo

La SET, en su etapa operacional, no genera impactos sobre el relieve dado que los impactos sobre este componente se dan en la etapa de construcción y son permanentes. Sin embargo, se podrían generar eventos de contaminación de suelo por eventuales derrames de aceites dado que los mismos se utilizan en los transformadores, los cuales contarán con una batea de contención para eventuales derrames, pudiendo requerir su reemplazo en procesos de mantenimiento. Cabe mencionar que esta medida se realiza en última instancia frente a fallas previas en el mantenimiento. Por esto se considera que sería un impacto poco probable y que, a su vez, puede ser mitigado mediante la implementación de un PGAS para la etapa de operación.

c) Impactos sobre el agua

En caso de ocurrir eventos de contaminación sobre el suelo por eventuales derrames de aceites se podría contaminar el agua superficial y/o subterránea a través de la percolación de aguas

⁷ P.E. Issouribehere, J.C. Barbero, G.A. Barbera, F. Issouribehere, H. G. Mayer. Evaluación estadística de mediciones de campo eléctrico y magnético en áreas de influencia de estaciones transformadoras. XVII ERIAC (2017).

superficiales. Sin embargo, la probabilidad de ocurrencia de este impacto se espera que sea muy baja.

Por otra parte, el proyecto modifica el régimen de escurrimiento superficial de las aguas pluviales. Las condiciones de diseño contemplarán las medidas necesarias para evitar anegamiento ante eventos climáticos extremos e interferencias en el escurrimiento superficial.

d) Impactos sobre la vegetación y biodiversidad

Durante la etapa de operación no se prevé afectación sobre la vegetación pero se podría generar afectación sobre la fauna por la generación de ruidos. Sin embargo, según lo indicado en el ítem correspondiente se espera que los niveles de ruido no sean elevados.

e) Impactos sobre el paisaje

Durante la etapa de operación se prevé una afectación sobre el paisaje del lugar por la intrusión de elementos antrópicos en el medio. Dado que se prevé la plantación de una cortina forestal se considera que este impacto se minimiza de manera sustancial.

f) Impactos sobre la población y la calidad de vida de la población

Dado que la subestación se ubicará en un predio alejado de viviendas solamente se espera el impacto negativo relacionado al impacto visual del edificio.

g) Impactos sobre las actividades productivas y económicas

La habilitación y puesta en servicio de la SET producirá un impacto positivo durante la etapa operacional debido a la generación leve de empleo permanente, para cumplir las actividades propias del funcionamiento de la misma y sus tareas de mantenimiento permanente.

h) Impactos sobre la seguridad vial y ferroviaria

El nuevo camino de acceso a la SET tendrá un impacto sobre la circulación vehicular actual dentro del Camino del Buen Ayre, pudiendo generar aumentos en el tránsito y demoras que afecten la seguridad vial. Se prevé la gestión para la instalación de cartelera informativa y señalización para la nueva bajada y subida a la autopista.

6.4. EVALUACIÓN DE IMPACTOS

6.4.1. MARCO METODOLÓGICO

Se describen los elementos que fueron utilizados como instrumentos para la identificación, descripción y valoración de los efectos previsibles (impactos ambientales), ya se trate de consecuencias directas o indirectas, sean éstas presentes o futuras.

En los capítulos anteriores, se procedió a la identificación y descripción de los impactos y la enumeración de los mismos, que conforman los distintos componentes de las Matrices de Impacto desarrolladas. Luego, se analizó cualitativa y cuantitativamente los impactos para proceder a establecer distintos niveles de intervención que requiere cada uno, expresado en la enunciación de las medidas de mitigación que correspondan.

La descripción cualitativa de cada uno de los impactos detectados permite realizar una evaluación puntual de cada una de las acciones.

A fin de sistematizar este análisis y visualizar el conjunto de diferentes etapas y acciones del Proyecto con relación al medio ambiente receptor se toma como referencia la estructura y contenidos de una Matriz de identificación y evaluación de impactos adecuada y preparada especialmente para este caso.

La Matriz de identificación y evaluación de impactos consiste en un cuadro de doble entrada donde:

- Las columnas corresponden a las características o factores del medio ambiente receptor, físico, biótico y antrópico, susceptibles de ser afectadas por las acciones correspondientes a la ejecución del proyecto.
- Las filas corresponden a las acciones o actividades del Proyecto, con implicancia ambiental, derivadas de las etapas de construcción y su posterior operación.

Cada una de las intersecciones entre fila y columna representa una posibilidad de interacción entre una acción correspondiente a las distintas etapas del Proyecto y un componente del medio receptor. Esta interacción en algunos casos será significativa y se considerará impacto ambiental. De acuerdo a esto, se describen posteriormente los impactos sobre los diferentes componentes del medio receptor (físico, biótico y antrópico), en forma sistemática.

6.4.2. COMPONENTES AMBIENTALES Y CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO RECEPTOR

Para identificar eventuales efectos y caracterizar los impactos ambientales en el medio físico, biótico y antrópico, se han identificado como significativos los siguientes componentes y procesos asociados:

MEDIO FÍSICO

- Aire: emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y emisiones electromagnéticas;
- Relieve;
- Suelos; y
- Agua: drenaje, escurrimiento y calidad.

MEDIO BIÓTICO

- Patrimonio natural y biodiversidad, y
- Paisaje.

MEDIO ANTRÓPICO

- Población y calidad de vida;
- Actividades productivas y económicas;
- Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios;
- Conectividad urbana y movilidad; y
- Seguridad vial y ferroviaria.

6.4.3. ACCIONES DEL PROYECTO

Se identifican las principales acciones que podrían generar impactos sobre el medio receptor. Así primeramente, la etapa de construcción comprende la preparación del terreno y las acciones para la ejecución de la obra. Las acciones identificadas son:

Las acciones identificadas son:

- Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.);
- Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal;

- Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelos); y
- Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.
- Para la etapa de operación se identifica al funcionamiento de la SET.

6.4.4. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTOS

Como se mencionó anteriormente, cada una de las intersecciones entre fila y columna de la Matriz de Impactos representa una posibilidad de interacción entre una acción del Proyecto y un componente del medio receptor. Cuando esta interacción es significativa se considera como impacto ambiental. En base a esto, se utiliza para la valoración de los impactos ambientales y sociales una serie de atributos que se presentan a continuación:

- Signo (positivo/negativo);
- Intensidad;
- Alcance;
- Reversibilidad;
- Duración; y
- Probabilidad de ocurrencia.

Para la determinación de la significación se aplicará la siguiente fórmula matemática:

$$\text{Significación} = (I + A + R + D + PO) \times \text{Naturaleza (signo positivo o negativo)}$$

Dónde:

Cuadro 9. Valoración de atributos.

VARIABLE	VALORES		
Intensidad (I)	Alta = 3	Media = 2	Baja = 1
Alcance (A)	Global = 3	Local = 2	Puntual = 1
Reversibilidad (R)	Irreversible = 4	Mediano plazo = 2	Corto plazo = 1
Duración (D)	Permanente = 2		Transitorio = 1
Probabilidad de Ocurrencia (O)	Muy probable = 3	Probable = 2	Muy poco probable = 1

Fuente: elaboración propia.

Signo del impacto

Según su carácter o signo, los impactos pueden clasificarse como positivos o negativos:

- **Impactos positivos:** Es el impacto ambiental admitido como positivo tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costos y beneficios genéricos y de los aspectos externos de la actuación contemplada. Significan beneficios ambientales, tales como el fortalecimiento de las aptitudes o potencialidades del ambiente. Implican un mejoramiento de las condiciones de sustentabilidad y/o subsistencia de un ecosistema o de sus componentes.
- **Impactos negativos:** su efecto se traduce en la reducción o pérdida actual o potencial del patrimonio o capital natural, social, físico (equipamiento e infraestructura), estético-cultural, paisajístico, de la productividad de los ecosistemas o agroecosistemas, de su capacidad de uso, o en un aumento de las restricciones ambientales o de incrementos en los riesgos ambientales. Implican un empeoramiento de las condiciones de sustentabilidad y/o subsistencia de un ecosistema o de sus componentes.

Intensidad (I) del impacto

La Intensidad, puede ser valorada en alta, media o baja, según la acción de la obra y el componente considerado:

- **Alta:** impacto cuyo efecto se manifieste como una modificación apreciable del ambiente.
- **Media:** impacto cuyo efecto producirá una modificación del componente del ambiente analizado, pero que dicho cambio no implique su destrucción o desaparición.
- **Baja:** impacto cuyo efecto producirá una ligera modificación del ambiente de tal modo que se generará un perjuicio limitado en el sector afectado.

Alcance (A)

Referente a las características espaciales del impacto, según el carácter los impactos se caracterizan como:

- **Impactos globales:** el impacto afecta un área que excede el área de influencia del proyecto.

- **Impactos locales:** el impacto involucra las zonas aledañas al origen del mismo. Para el presente estudio son consideradas las comunas de la Ciudad de Buenos Aires y los partidos bonaerenses que son atravesados por el FCGSM entre las estaciones Retiro y Pilar.
- **Impactos puntuales:** acción impactante que produce un efecto muy localizado, resultando para el presente estudio el área incluida dentro del área de influencia directa (AID).

Reversibilidad (RV) del impacto

Se refiere a la posibilidad de reconstrucción del componente del medio o factor afectado por el proyecto, es decir, retornando a las condiciones iniciales previas a dicha acción. Se considera únicamente aquella recuperación realizada en forma natural después de que la acción ha finalizado. Se puede considerar de la siguiente manera:

- **Irreversible:** impacto cuyo efecto supone la dificultad extrema de retornar, por medios naturales, a la situación anterior a la acción que lo produce. Se considera una reversibilidad mayor a diez años.
- **Mediano plazo:** después de transcurrido un tiempo de permanencia, entre uno y cinco años, el factor retornará a la condición inicial debido al funcionamiento de los procesos naturales y de los mecanismos de autodepuración del medio.
- **Corto plazo:** después de transcurrido un tiempo de permanencia menor a un año, el factor retornará a la condición inicial, debido al funcionamiento de los procesos naturales y de los mecanismos de autodepuración del medio.

Duración (D) del impacto

Según su duración, los impactos pueden clasificarse como:

- **Impactos permanentes:** suponen una alteración prolongada en el tiempo, incluso aunque se interrumpa la acción causante inicial.
- **Impactos transitorios:** suponen una alteración no permanente en el tiempo, con un plazo de manifestación por lo general corto; generalmente coincide con la duración de la acción que lo provoca.

Probabilidad de ocurrencia (PO) del impacto

Según la probabilidad de ocurrencia, los impactos pueden clasificarse como:

- **Impactos muy probables:** dadas las actividades contempladas para la ejecución del proyecto se espera que estos impactos sean altamente probables.
- **Impactos probables:** debido a las características del proyecto se espera que estos impactos sean medianamente probables.
- **Impactos muy poco probables:** tomando en cuenta los componentes del proyecto se espera que estos impactos sean muy poco probables, siendo rara su ocurrencia.

Categorización de los impactos

Los impactos serán clasificados en seis categorías de acuerdo a la significación obtenida en la valoración. Dado que los parámetros tomados son 5, y su valor mínimo es 1, entonces el valor mínimo establecido para los rangos de significación es 5 o -5.

Cuadro 10. Valoración de impactos.

VALOR SIGNIFICACIÓN	VALORACIÓN
> 10 Positivo Alto	
8 a 10 Positivo Moderado	
5 a 7 Positivo Bajo	
Sin impactos	
-5 a -7 Negativo Compatible	
-8 a -10 Negativo Moderado	
< -10 Negativo Severo	

Fuente: elaboración propia.

6.5. MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTALES

Con base en los componentes del medio receptor y las acciones del Proyecto en su actual nivel de definición que fueran presentados precedentemente, y según la metodología para la evaluación de los impactos presentada, se construyó la Matriz de Identificación y Evaluación de los Impactos Ambientales. Dicha Matriz es trabajada tanto cuantitativamente como cualitativamente, desarrollando en consecuencia tres distintos tipos de análisis (vinculados entre sí):

- **Matriz primaria:** detallan el nivel de los impactos de cada acción de la obra para cada componente del medio receptor. Para el presente estudio se estudiaron los valores de intensidad, alcance, reversibilidad, duración y probabilidad de ocurrencia.
- **Matriz cuantitativa:** presentan los valores resultantes de la integración de los atributos o características identificados y analizados en la Matriz primaria.
- **Matriz cualitativa:** para facilitar la comprensión de las matrices, se presenta la matriz cualitativa en donde se representan los impactos con colores, de acuerdo a la jerarquía o categorización establecida.

La matriz cuantitativa y la cualitativa se encuentran presentadas bajo un mismo cuadro. Se presentan a continuación los resultados de la evaluación en las matrices elaboradas.

Cuadro 13. Matriz Cualitativa y Cuantitativa Negativa de Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales.

		FACTORES AMBIENTALES														
		MEDIO FÍSICO						MEDIO BIÓTICO		MEDIO ANTRÓPICO						
		Aire			Relieve	Suelos	Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)	Vegetación y biodiversidad	Paisaje	Población y calidad de vida	Actividades productivas y económicas	Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios	Conectividad urbana y movilidad		Seguridad vial y ferroviaria	
Emisiones sonoras y vibraciones	Calidad del aire	Campos electromagnéticos														
ETAPAS Y ACCIONES DEL PROYECTO	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implant. del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)	7	7		9	7	7	7	8	8	7	6	5	6	84
	Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal	7	9			7	5	5	5	5		6	5	6	60	
	Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso	7	7		12	10	12	11	13	7		6	5	5	95	
	Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso	7	7		12	11	12	11	13	5		6	5	5	94	
ETAPA DE OPERACIÓN	Funcionamiento de la subestación transformadora	11	13	10		10	11	7		9				9	80	
		39	43	10	33	45	47	41	39	34	7	24	20	31		

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 14. Matriz Cualitativa y Cuantitativa Positiva de Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales.

		FACTORES AMBIENTALES													
		MEDIO FÍSICO						MEDIO BIÓTICO		MEDIO ANTRÓPICO					
		Aire			Relieve	Suelos	Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)	Vegetación y biodiversidad	Paisaje	Población y calidad de vida	Actividades productivas y económicas	Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios	Conectividad urbana y movilidad		Seguridad vial y ferroviaria
Emisiones sonoras y vibraciones	Calidad del aire	Campos electromagnéticos													
ETAPAS Y ACCIONES DEL PROYECTO	ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implant. del obrador para la obra de la SET y catenarias, sanitarios, sendas, etc.)									10				10
		Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal									8				8
		Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso									8				8
		Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso									8				8
	ETAPA DE OPERACIÓN	Funcionamiento de la subestación transformadora									13				13
			0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	

Fuente: elaboración propia.

6.6. CONCLUSIONES

La Construcción de la Subestación Eléctrica Transformadora en la Localidad de William Morris, resulta parte indivisible de la Electrificación de los Servicios Ferroviarios de la Línea General San Martín. En ese marco, deben asignársele por extensión la generación de impactos positivos identificada para el proyecto integral, en lo referente a la mejora de la movilidad general, los beneficios directos recibidos por los usuarios en términos de tiempos de viaje, seguridad y confort, así como los relacionados a la disminución de los GEI y niveles de ruidos y demás beneficios sociales y ambientales enumerados en el EIAS.

En la escala de la SET, debe considerarse que, como todo proyecto, genera una perturbación en el entorno, cuyo principal componente negativo se da durante la etapa de obra, siendo el principal objetivo de este estudio identificar estos impactos, analizar el efecto sobre los factores que afectan y establecer las medidas de mitigación que resulten necesarias.

De la matriz de impacto desarrollada puede establecerse que todos los impactos negativos que pueden presentarse durante la etapa constructiva y de operación son predecibles y controlables, mientras que la aparición de otros con consecuencias de mayor grado están asociados a contingencias o situaciones accidentales. Es por ello que la acción prioritaria es la aplicación de un Plan de Gestión Ambiental y Social, respaldado por un Plan de Monitoreo, cuyos lineamientos generales se incluyen en el EIAS desarrollado.

Durante la etapa de obra, la mayoría de los impactos negativos serán de intensidad baja, puntuales, de corto plazo y transitorios, siendo muchos de estos de alta probabilidad de ocurrencia dado que son impactos esperables para las actividades de obra consideradas. Cabe mencionar que con la implementación de los diferentes programas que componen el PGAS los impactos se verían mitigados.

En la etapa de operación, la mayoría de los impactos negativos será de intensidad baja-moderada, puntuales, irreversibles y permanentes pero de muy baja probabilidad de ocurrencia. En contraposición los impactos positivos serán de intensidad media-alta, locales y altamente probables.

7. MEDIDAS PARA GESTIONAR IMPACTOS AMBIENTALES

7.1. INTRODUCCIÓN

En este Capítulo se presentan las medidas de mitigación, entendidas como un conjunto de acciones de prevención, control, atenuación, restauración y compensación de impactos ambientales negativos que deben acompañar el desarrollo del Proyecto u otras medidas que refuercen sus impactos positivos, para asegurar la protección del ambiente y la sustentabilidad de la obra. Esta propuesta se realiza en función de los probables impactos ambientales, identificados y valorados en el Capítulo 6.

La contratista deberá contribuir al uso racional e integrado de los recursos naturales correspondientes al área de influencia de la obra, así como mejorar la calidad de vida de su personal y de la población del entorno. Los daños a terceros causados por incumplimiento de estas normas serán responsabilidad de la contratista, quien deberá resarcir los costos que resulten de dicho incumplimiento.

Con el fin de lograr estos objetivos la contratista adoptará las medidas tendientes a:

- evitar al máximo la contaminación del suelo, agua y aire;
- evitar al máximo la afectación a la vegetación, la biodiversidad y el paisaje;
- evitar la compactación y/o erosión de suelos;
- disponer los residuos sólidos de obra de forma ambientalmente adecuada;
- utilizar las tecnologías más apropiadas bajo criterios de calidad ambiental;
- minimizar la interferencia con la vida diaria de la comunidad; y
- adoptar medidas de seguridad pública.

En ese sentido, en los ítems siguientes se proponen una serie de medidas para la mitigación de los impactos que puedan producirse considerando cada componente del medio receptor que pueda verse afectado.

7.2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN PROPUESTAS

Se exponen a continuación las medidas de prevención, mitigación y compensación, a partir de ahora denominadas Medidas de Mitigación (MM), a aplicar durante las etapas de construcción y operación de la subestación eléctrica transformadora.

Las MM han sido elaboradas en función de los potenciales impactos ambientales de las acciones de obra sobre el medio receptor, en sus distintos componentes, físico, biótico y antrópico (especialmente sobre aquellos componentes donde se identificaron los mayores impactos negativos). En ese sentido, se desprende del análisis del Capítulo 6 que en estas obras los principales impactos ambientales negativos se generarán mayormente durante la etapa de construcción, y se desarrollarán principalmente en el área de influencia directa, siendo los componentes del medio más afectados el aire, el relieve, el suelo, el agua, la vegetación y el paisaje.

Para el desarrollo de los contenidos de las MM que se presentan en este Capítulo se ha adoptado el formato de fichas por componentes ambientales, incluyendo por un lado, los impactos que cada medida específicamente busca mitigar y un listado de aspectos que describen las medidas en sí.

Medidas de mitigación sobre el medio físico

MM – 1: Aire (emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y campos electromagnéticos)

MM – 2: Relieve y suelos

MM – 3: Agua (drenaje, escurrimiento y calidad)

Medidas de mitigación sobre el medio biótico

MM – 4: Vegetación y biodiversidad

MM – 5: Paisaje

Medidas de mitigación sobre el medio antrópico

MM – 6: Población y calidad de vida

MM – 7: Equipamiento e infraestructura urbana y de servicios

MM – 8: Conectividad urbana y movilidad

MM – 9: Seguridad vial y ferroviaria

Sus contenidos particulares se detallan a continuación y se complementan con lo indicado en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que se presenta en el Capítulo 8.

7.2.1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO FÍSICO

El componente del medio físico está vinculado al aire (emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y campos electromagnéticos), relieve, suelos y aguas (drenaje, escurrimiento y calidad). En el

Capítulo 6 se han identificado las acciones que generarán los mayores impactos, tanto en el área operativa como el área de influencia directa. En ese sentido se proponen medidas para mitigarlos, que se sintetizan en las siguientes fichas.

MM – 1	
FACTOR AMBIENTAL:	AIRE Emisiones sonoras, vibraciones, calidad del aire y campos electromagnéticos
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.); • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal; • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelos); y • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se garantizará que los equipos, vehículos y maquinarias utilizados en todas las tareas, operen en óptimas condiciones y con sistemas de control de emisión de gases. • Se conservará en buen estado de mantenimiento y de carburación los motores, vehículos y maquinaria pesada, de manera de reducir la emisión de ruidos, gases y partículas que pudieran afectar la calidad del aire. Se dará cumplimiento a los requerimientos de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), cuando correspondiera según normativa vigente, de la maquinaria, camiones y todo vehículo de trabajo afectado a la obra, con la obligación de reparar inmediatamente los equipos en mal funcionamiento. • El almacenamiento de fuentes volátiles que emitan gases a la atmósfera (ej. combustible, lubricantes, etc.) se confinará en recipientes que impidan su salida. • Se realizará el transporte de materiales por las vías establecidas con anticipación y aprobadas por la Inspección. 	

- La carga y descarga de materiales de obra se realizará en condiciones tales que minimicen la dispersión de polvos hacia el entorno.
- Se prohíbe el uso de fuego como método para la eliminación de residuos, de limpieza de terreno, residuos de obra, rezagos de materiales, residuos sólidos urbanos (RSU), etc.
- Se controlará los sitios de acopio y las maniobras de manipuleo de materiales e insumos, como productos químicos y lubricantes, a los efectos de reducir los riesgos de contaminación ambiental.
- No se realizará ningún tipo de quema de residuos y todos los equipos e instalaciones deberán contar con los elementos adecuados para que, en el caso de presencia de fuego, el mismo pueda ser extinguido rápidamente.
- Se implementarán sistemas efectivos de retención de partículas a fin de evitar la dispersión de polvo proveniente de los depósitos de materiales, movimiento de suelos, etc. Esto se realizará especialmente para evitar afectar la seguridad vial (por ejemplo por reducción de la visibilidad) y para evitar afectar la salud y bienestar de los vecinos y transeúntes. Para ello la contratista analizará las MM alternativas complementarias, como por ejemplo el uso de geotextiles, riego de suelos, pantallas, etc.
- En los días ventosos o en lugares altamente expuestos a la acción eólica, se verificará la efectividad de las medidas de mitigación aplicadas, a fin de prevenir la generación de polvo y/o dispersión de áridos (por ej. en el entorno urbanizado de los obradores y frentes de obra).
- Dentro del área del proyecto la velocidad de cualquier tipo de vehículo de carga, máquinas viales, autos utilitarios o particulares, sobre arterias no asfaltadas quedará limitada a un máximo de 30 km/h para no generar nubes de polvo.
- Se cubrirá la carga de los camiones que transporten materiales de obra cuya dispersión pueda significar la emisión de sólidos en suspensión a la atmósfera (ej. áridos) con lonas o textiles que cubran el total de la superficie a fin de contener el material. Se humedecerán y/o tapanán los materiales en las zonas de acopio y durante el transporte.
- Si de forma temporal se utilizarán accesos abiertos dentro de la zona de camino con piso de tierra para la circulación de vehículos o equipos, se procederá a humedecer (mediante riego), con la periodicidad necesaria, a fin de evitar la producción de polvo en suspensión y su potencial afectación a las viviendas cercanas y brindar seguridad a los vehículos y transeúntes que circulen en el sitio.
- Se establecerá un sistema adecuado de señalización tanto dentro como fuera de los obradores y la zona de camino, a fin de evitar riesgos o demoras innecesarias que pudiesen potenciar impactos sobre el medio.
- Se respetará la normativa vigente en cuanto a ruido, según los decibeles

máximos permitidos. Podrán realizarse mediciones de ruidos molestos al vecindario a solicitud de la Supervisión de obra y/o por denuncias de vecinos, adicionalmente a las que correspondan por rutina.

- Estará prohibido el uso de sirenas u otro tipo de fuente de ruido innecesaria. Si existieran, las sirenas sólo se utilizarán en caso de emergencia.
- En la maquinaria, vehículos y equipos utilizados para la tarea de desmalezado en particular se pondrá especial atención en la reducción del ruido producido por el funcionamiento de motores.
- A partir de la puesta en marcha de la Subestación Transformadora se realizarán mediciones de campos electromagnéticos a los fines de verificar que sus niveles se correspondan con el cumplimiento de la normativa vigente. Asimismo, estos valores deberán ser contrastados con una línea de base, la cual se realizará de forma previa al inicio de las obras de la SET.
- En cuanto a la utilización de hexafluoruro de azufre (SF₆) como aislante eléctrico, la Subestación Transformadora contará con un sistema de alarma a fin de prevenir la ocurrencia de pérdidas. En caso de ocurrir una pérdida se procederá a remediarla inmediatamente.

MM – 2	
FACTOR AMBIENTAL:	RELIEVE Y SUELOS
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinarias, equipo, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo). • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la subestación transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Acotar la circulación de maquinaria a lo estrictamente necesario a fin de 	

minimizar la compactación del suelo.

- Se limitará el movimiento de suelo y limpieza al mínimo indispensable, y se evitará todo paso de maquinaria sobre suelo con cobertura vegetal fuera del área de la obra.
- En los obradores, se establecerán lugares específicos para la circulación y estacionamiento de vehículos y maquinarias. Se establecerán los caminos y áreas de trabajo, los cuales serán señalizados, con el fin de evitar la compactación innecesaria del suelo.
- Dentro de los obradores, se acondicionará el sector de talleres mediante plataforma impermeable y dispositivos de contención, a fin de evitar la contaminación de los recursos suelo por derrames.
- Todo tipo de residuos que se generen en el lugar de trabajo serán tratados de acuerdo a la legislación vigente. Ningún residuo de ningún tipo (asimilable a domiciliario, peligroso o patogénico) será acopiado o abandonado por fuera de las normas vigentes.
- No se verterá de manera directa sobre las superficies del suelo aguas servidas, residuos de lubricantes, grasas, combustibles, etc.
- En los casos necesarios, se separará y almacenará la capa superficial del suelo para el posterior reuso del suelo vegetal en lugares previamente aprobados por la Inspección. Se mantendrá en condiciones óptimas de humedad.
- Las tareas de excavación, desmalezado y otras, se realizarán de manera que no se extraigan innecesariamente porciones de suelo.
- Toda biomasa producto de las tareas de desmalezado será cortada, fraccionada y depositada en pilas, en lugares expresamente autorizados por la Inspección y la Autoridad de Aplicación para su posterior remoción en los lugares destinados para su disposición final.
- En el caso de que se produzcan derrames de hidrocarburos u otros elementos contaminantes, se realizará la inmediata limpieza de la zona afectada y serán dispuestos en envases apropiados y tratados in situ o ex situ conforme corresponda técnico y legalmente. Se detallan especificaciones técnicas en el Programa de Prevención y Respuesta a Contingencias Ambientales y de Manejo y Disposición de Residuos y Efluentes Líquidos del PGAS.
- Los recipientes de combustibles y/o lubricantes serán dispuestos sobre plataformas de contención para evitar incidentes ante posibles derrames. Estas contarán con las dimensiones suficientes para contener los volúmenes que se encuentren en los recipientes ubicados en las mismas, conforme sea establecido por normas de Higiene y Seguridad.
- Los cambios de aceite y demás operaciones de mantenimiento de la maquinaria y vehículos de la obra, se harán sobre una superficie impermeabilizada y sus residuos serán tratados como residuos peligrosos.
- Durante la etapa de operación, se tomarán todas las medidas necesarias para

evitar la contaminación de suelo por reemplazo de los transformadores (los cuales contarán con una batea de contención para eventuales derrames), siendo esta medida de última instancia frente a fallas previas en el mantenimiento. El aceite producido se considerará como residuo peligroso para luego ser tratado y dispuesto por transportista habilitado, en cumplimiento con la normativa vigente.

- Los efluentes cloacales serán tratados a través de un biodigestor, de características acordes a la dotación permanente de la instalación (3 personas).

MM – 3	
FACTOR AMBIENTAL:	AGUA Drenaje, escurrimiento y calidad
Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.) • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dentro de los obradores, se acondicionará el sector de talleres mediante plataforma impermeable y dispositivos de contención, a fin de evitar la contaminación del agua por derrames. • Si se considera necesario, se colocarán barreras para retener los eventuales aportes de sedimentos a los cursos de agua durante la construcción. • Se asegurará el adecuado almacenamiento, manejo y disposición final de los residuos de tipo doméstico, industrial o peligroso, generados por el obrador, oficinas, tareas, equipos y maquinarias, tanto dentro como fuera del área operativa de la obra, evitando la afectación de suelos y, por percolación, la afectación de las napas. Se evitará el deterioro en la calidad de agua de escurrimientos superficiales. Se manejará de manera adecuada los desechos sanitarios de los trabajadores de obra y de las oficinas temporales a través del uso de baños químicos o sistemas equivalentes. • Se deberá tener en consideración que la organización de los trabajos y 	

especialmente la instalación y funcionamiento de los obradores, como así también la disposición de materiales, no genere eventuales afectaciones al escurrimiento y drenaje del agua, especialmente en días de lluvias.

- Los cambios de aceite y demás operaciones de mantenimiento de las maquinarias y vehículos de obra, se harán sobre una superficie impermeabilizada, debiendo los residuos generados ser tratados y dispuestos adecuadamente.
- Se deberán disponer de las autorizaciones adecuadas para la toma de agua para las acciones constructivas. Se buscará ubicar los sitios de toma antes de iniciar la etapa de construcción, de forma que no afecten en ningún caso la disponibilidad para el consumo residencial u otros usos urbanos.
- Se deberá tener especial cuidado en el transcurso de las tareas de riego del hormigón y en las acciones particulares de manipulación de compuestos químicos, a fin de evitar que cualquier resto de estos componentes se acumule sobre alguna de las zanjas o cunetas (existentes o previstas), o en los entornos inmediatos de las alcantarillas, de modo tal que pudiese afectar cursos de escurrimiento superficial temporarios.
- Se deberá disponer en los obradores de barreras o sistemas de contención para imposibilitar o minimizar la ocurrencia de derrames de materiales potencialmente contaminantes sobre suelos y por percolación hacia las napas.
- La implementación y uso de instalaciones sanitarias adecuadas (baños químicos o equivalentes) en los obradores deberán ser supervisados por el Responsable Ambiental de obra a fin de controlar la posible afectación de los recursos hídricos.
- Depósitos de sustancias peligrosas en recintos que cumplan las normas (solado impermeable, techo, etc.), todo lo cual se encuentra detallado en el Capítulo 8.
- El contratista será el responsable de evitar el lavado o enjuague de maquinarias y equipos que puedan producir escurrimientos y/o derrames de contaminantes. Este requerimiento se deberá cumplir en todo el frente de obra y especialmente en los obradores.
- Deberán evitarse excavaciones y remociones de suelo innecesarias, ya que las mismas producen escurrimiento superficial del suelo como así también daños al hábitat, perjudicando a la flora y fauna silvestre, e incrementando procesos erosivos o de inestabilidad.
- El contratista deberá evitar realizar las tareas de remoción de suelos en días lluviosos para no generar una acumulación excesiva de agua sobre el lugar de trabajo, perjudicando de esta manera al escurrimiento superficial. Además se deberán colocar las alcantarillas simultáneamente con la construcción de los terraplenes, para de esta forma evitar la interrupción de los drenajes naturales.
- Los materiales o elementos contaminantes o potencialmente contaminantes (ej: combustibles, lubricantes, bitúmenes, aguas servidas no tratadas, etc.), serán

debidamente dispuestos y no podrán ser descargados, en ningún caso, en cuerpos de agua superficial o profundos o en el suelo.

- El terreno en el que se estacione la maquinaria y cumpla la función de almacenamiento de lubricantes y combustibles, tendrá el suelo impermeabilizado y con una ligera pendiente hacia una caja de recolección con drenaje a un separador de grasas y aceites.
- A fin de evitar la afectación del drenaje en la superficie vinculada a la instalación y funcionamiento de la Subestación Transformadora, se procurará la disposición de material drenante (piedra partida o vegetación en caso que las normas de seguridad así lo permitan) en toda área no operativa.
- En el caso que accidentalmente se vierta, derrame o descargue cualquier combustible o producto químico, que llegue o potencialmente pueda alcanzar la napa freática, se notificará inmediatamente a todos los organismos jurisdiccionales competentes y se tomarán las medidas necesarias para contener y eliminar la sustancia en cuestión, con los costes a cargo del contratista.
- Al igual que para el componente suelo durante la etapa de operación, se deberán tomar todas las medidas necesarias para evitar la afectación de las aguas subterráneas y/o superficiales por contaminación de suelo por lo que se deberá cumplir con la MM planteada para dicho componente.

7.2.2. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO BIÓTICO

A partir de los impactos identificados sobre este componente (Capítulo 6), que se concentran en la etapa de construcción, se presentan las siguientes medidas tendientes a la conservación de la vegetación, biodiversidad y paisaje.

MM – 4	
FACTOR AMBIENTAL:	VEGETACIÓN Y BIODIVERSIDAD
Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.) • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para la instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo). • Obras civiles para la construcción de la SET y

	<p>camino de acceso.</p> <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la Subestación Transformadora.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Previo al inicio de las acciones físicas de la obra, el Contratista realizará un relevamiento de especies arbóreas a extraer. • Se deberán tomar los recaudos necesarios en el área de implantación de los obradores de modo tal de procurar minimizar la afectación sobre los ejemplares arbóreos existentes. Se deberán delimitar claramente las áreas de acopio de materiales, de instalación de plantas de elaboración de materiales, áreas para el estacionamiento y circulación de maquinarias y equipos, y caminos de acceso. • En todo momento, se deberá evitar la disposición temporaria o permanente de residuos o sustancias contaminantes de todo tipo en espacios verdes. • Se prohíbe la caza y/o extracción sobre la fauna y la flora por parte de todo el personal involucrado con la obra. • En ningún caso, se podrá operar equipamiento o remover vegetación fuera de la zona operativa delimitada en el proyecto. • Se evitará daños innecesarios a la vegetación; dentro de la zona de vía como fuera de ella. • Se realizará el corte de la vegetación que por razones de seguridad o de ejecución de tareas específicas resultará imprescindible y con los equipos adecuados. Todos los productos provenientes de tal actividad serán acopiados en sitios indicados, con el fin de no interferir en la marcha de los trabajos, ni modificar el drenaje y minimizar el impacto sobre el paisaje. • En caso de ser necesario llevar a cabo tareas de desmalezamiento, desbosque y destronque, estas se limitarán exclusivamente al área comprendida dentro del área operativa, siempre y cuando su presencia pudiese significar una limitante al diseño del proyecto. • En el área vinculada a la SET se restringirá el uso de herbicidas a ocasiones excepcionales debido a la cercanía de la misma a un cuerpo de agua y a un parque público. • Estará prohibido verter sustancias sobre el área del proyecto, y fuera de ella, que pudiesen afectar a las especies vegetales de la zona. • Estará prohibida la quema de residuos, de cualquier origen, incluido el vegetal. • La zona de almacenamiento de productos inflamables, en los frentes de obra, deberá estar alejada de material leñoso o combustible. • Se evitará la disposición temporaria o permanente de residuos que faciliten la propagación de fauna sinantrópica (ratas y ratones). • Quedará prohibido totalmente cazar, capturar, dañar, perseguir, molestar o 	

inquietar intencionalmente a los animales silvestres o exóticos que se divisen en la zona del proyecto.

- Se pondrá especial énfasis en no destruir innecesariamente nidos, madrigueras, u otros hábitats por la ejecución de las tareas de desmalezado.
- Estará prohibido verter, intencional o accidentalmente, sustancias tóxicas sobre el área del proyecto, y fuera de ella que pudieran dañar o alterar la existencia de las especies animales de la zona, a excepción de especies dañinas o perjudiciales vectores de enfermedades (insectos, roedores, etc.).

MM – 5	
FACTOR AMBIENTAL:	PAISAJE
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.) • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre el paisaje, durante esta etapa.</p>
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • El contratista deberá implementar las medidas necesarias dirigidas a restaurar y/o mantener el paisaje en su estado original, a excepción de las modificaciones necesarias para la realización de la obra encomendada en sus diferentes etapas. • Se elaborará e implementará un Plan de Restauración Ambiental acordado con CEAMSE. Dicho organismo es el encargado de la gestión de la futura reserva, en el área afectada, que tiene como objetivo la recuperación y revalorización de la misma a partir de la plantación de especies nativas. Asimismo, el Plan buscará vincular las intervenciones del proyecto con el entorno afectado de modo de minimizar la alteración del paisaje, en línea con las políticas ambientales del BID. • Ajustar las diferentes etapas de obra de manera de intervenir el menor tiempo posible y en la menor escala las áreas verdes y entornos a sitios de recreación y esparcimiento. • Se respetarán las medidas de conservación de la vegetación, así como se deberá realizar la limpieza de la vegetación dentro del ancho de la zona de trabajo, con 	

herramientas adecuadas para evitar daños en los suelos cercanos a la zona en cuestión, y a la vegetación vecina.

- Se establecerán sistemas de disposición y contención de los residuos de obra, rezagos, escombros, suelos, demarcándolos y protegiéndolos adecuadamente a fin de evitar su diseminación, evitando la afectación del ambiente.
- En los obradores, se asignará un sitio de depósito temporario de rezagos y materiales reusables o reciclables.
- Los materiales e insumos se acopiarán en forma ordenada.
- En la etapa de cierre o abandono de los obradores y de finalización de las tareas en la zona de vías, se efectuarán las tareas de limpieza, y de recuperación y restauración.
- En el cierre de los obradores se deberá facilitar la revegetación de las superficies desnudas por las tareas realizadas (por ejemplo los sectores de acopio de balasto y de circulación de equipos y maquinarias).
- Se deberán implementar todas las medidas para reducir el impacto sobre la vegetación y paisaje previniendo su innecesaria destrucción.

7.2.3. MEDIDAS DE MITIGACIÓN SOBRE EL MEDIO ANTRÓPICO

A partir de los impactos identificados sobre este componente (Capítulo 6), que se concentran en la etapa de construcción, se presentan las siguientes medidas tendientes a mitigar el impacto sobre población y calidad de vida, equipamiento e infraestructura urbana de servicios, conectividad urbana y movilidad, y seguridad vial y ferroviaria.

MM – 6	
FACTOR AMBIENTAL:	POBLACIÓN Y CALIDAD DE VIDA
Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar	<u>Etapa de Construcción</u> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. • Obras civiles para la construcción de la SET y camino de acceso.
	<u>Etapa de Operación</u> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de Subestación Transformadora.
<u>Descripción de la Medida:</u>	

- Adecuar las tareas a realizar a fin de minimizar la afectación de los usos, costumbres y la dinámica socioeconómica de la zona.
- Se deberán implementar los canales de información y comunicación con la población, de modo tal de garantizar que se ha tomado conocimiento sobre las características del conjunto de obras. Entre los instrumentos de comunicación disponible se encuentra el uso de página web, Facebook, cartelera con código QR, carteles y folletería en estaciones de peaje, teléfonos con atención las 24 hs, como medida de prevención a la afectación de la calidad de vida.
- A su vez, se recomienda generar por estos medios una vía de comunicación destinada a la recepción de sugerencias y quejas de la comunidad, con el fin de darle una rápida respuesta y solución a las mismas. En este sentido, el contratista deberá recoger las sugerencias, consultas y comentarios de los pobladores, a fin de incorporar sus inquietudes a la campaña de información y difusión prevista a implementar durante la etapa de construcción. Ejemplo de ello es la implementación de un libro de quejas en el obrador.
- Previo al inicio de las obras (durante la etapa de planificación y hasta el final de obra), se deberá establecer (y mantener) la cartelera y señalización (diurna y nocturna) de obra adecuada para cada sector de la misma, detallando los desvíos, zonas de obra, presencia de personal, duración de los trabajos, horarios de trabajo, etc. (considerar la implementación de señalética⁸), a fin de que la población local y los pasantes puedan adaptar sus actividades con la suficiente antelación.
- Se deberán aplicar las medidas preventivas o correctivas para evitar derrames accidentales de materiales potencialmente contaminantes y que puedan afectar la calidad de vida de la población que se encuentre en el entorno de la traza.
- Se deberán coordinar las acciones de transporte de materiales dentro y fuera de la zona de obras así como de circulación de equipos y maquinarias a fin de que el uso de los corredores viales existentes, impliquen los menores riesgos y afectaciones al tránsito pasante.
- Se deberá coordinar y acordar debidamente con las autoridades correspondientes la utilización de los servicios de recolección y disposición final de residuos sólidos asimilables a domiciliarios provenientes de los obradores, oficinas y frentes de obra.
- Se deberán implementar acciones tendientes a minimizar las acciones generadoras de contaminación atmosférica, visual (por las maquinarias y equipos, y el obrador) y auditiva (estableciendo horarios diurnos para aquellas tareas que impliquen la generación de ruidos relevantes en zonas cercanas a

⁸ Debe considerarse que un porcentaje de población aledaña al conjunto de obras es analfabeta, motivo por el cual se deberá facilitar la interpretación de cartelera por medio del uso de señalética.

viviendas). Además, se prohíben las actividades que puedan generar ruidos molestos a los vecinos en horarios nocturnos⁹.

MM – 7	
FACTOR AMBIENTAL:	EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA URBANA Y DE SERVICIOS
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación de obrador, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. • Excavación y acondicionamiento del terreno para instalación de la SET y camino de acceso (limpieza y nivelación del terreno, movimientos de suelo). <p><u>Etapa de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre el equipamiento e infraestructura urbana y de servicios, durante esta etapa.</p>
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberán considerar los datos obtenidos en el relevamiento de la principal infraestructura de servicios identificada dentro del área operativa, cuyos planos y datos fueron provistos por las entidades prestadoras de los servicios de energía, transporte, agua y saneamiento, comunicaciones, etc. Para ello se requerirá información planialtimétrica detallada sobre los tendidos existentes y eventualmente la presencia de personal responsable. • Se deberá dar aviso de las principales acciones de obra del proyecto vial a los concesionarios y/o proveedores de cada uno de los servicios identificados. Deben registrarse las posibles dudas, sugerencias o comentarios de los mismos sobre el proyecto, a fin de incluir dichos aspectos en la campaña de información y difusión. • Con relación con la medida precedente, se deberán generar y mantener mecanismos de comunicación y coordinación efectiva con el concesionario y los entes responsables de los servicios públicos involucrados (nacionales, 	

⁹ Eventualmente, las mismas deberán ser autorizadas por la Inspección y se efectuará un monitoreo de ruidos permanente durante estas actividades para que el mismo se sitúe por dentro de los niveles permitidos.

provinciales o municipales) y los privados.

- En las tareas generales o puntuales, cercanas por ej. a servicios públicos, se tendrá en cuenta la normativa y todos los sistemas de seguridad previstos para la ejecución de trabajos.
- En caso de afectación de alguna de las infraestructuras de servicios existentes, se deberá acordar con el concesionario (público o privado) los pasos a seguir de modo tal de minimizar la afectación a la provisión del servicio. Se deberá informar respecto al tipo de afectación, el tiempo estimado de la misma, las alternativas posibles de provisión ante la afectación temporaria, etc. Dichos acuerdos deberán ser realizados con la antelación suficiente de modo tal de que el proveedor de servicios pueda comunicarlo a los usuarios.
- Si se detectase, que por acciones del proyecto, se ha dañado cualquier tipo de instalación o infraestructura, el personal de obra lo reparará de forma inmediata, utilizando materiales de igual o superior calidad a los existentes. En caso de no ser posible la reparación del daño, la contratista compensará, a su total coste, al damnificado mediante medidas aprobadas por la inspección.
- Se deberán implementar medidas conjuntas de prevención, compatibilización o reparación para evitar el daño a las infraestructuras de servicios.
- En ocasión de requerir la conexión con la red local de provisión de energía eléctrica o cualquier otra red de infraestructura de servicios, a partir de la implantación de los obradores, se deberá constatar técnicamente con la autoridad competente y/o el prestatario del servicio la no afectación del resto de la red ni de la provisión del servicio al conjunto de los usuarios.
- Los operarios que conduzcan vehículos y maquinarias, y/o ejecuten equipos de trabajo, estarán capacitados para la tarea que desarrollen. Queda prohibido emplear personal inexperto o sin conocimientos sobre las cuestiones técnicas del vehículo o equipo a operar. Se informarán a la Inspección las capacitaciones realizadas y programadas.
- Se realizará un adecuado mantenimiento de maquinarias e instrumentos de trabajo, evitando de esta manera accidentes producto de desperfectos en los equipos.
- La cartelería, existente y/o instalada por el personal de obra, permanecerá en buenas condiciones, asimismo se asegurará que no existan obstáculos que impidan la visualización de la leyenda.

MM – 8	
FACTOR AMBIENTAL:	CONECTIVIDAD URBANA Y MOVILIDAD
Principales acciones potencialmente causantes de	<u>Etapa de Construcción</u>

<p>impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (caminos de acceso, limpieza del terreno, implantación de obrador, sanitarios, sendas, etc.). • Movimiento de maquinarias, equipos, materiales y personal. <p><u>Etapas de Operación</u></p> <p>No se estima afectación negativa alguna sobre movilidad urbana, durante esta etapa.</p>
--	---

Descripción de la Medida:

- Se implementarán las medidas tendientes a evitar la afectación de la prestación del servicio en las actuales condiciones del FCGSM, minimizando las interferencias y contribuyendo a garantizar la correcta prestación del servicio.
- Se realizará un plan de trabajo sobre el movimiento de maquinarias y vehículos en el frente de obra, a fin de no generar una circulación innecesaria que altere la calidad de vida de los habitantes más próximos.
- Se evitará el estacionamiento de maquinarias y/o equipos de trabajo sobre caminos cercanos al frente de obra, a fin de no interferir en el normal paso de vehículos particulares y peatones.
- Se realizará un especial control del movimiento de los transportes de material e insumos, a fin de evitar accidentes.
- Las máquinas deberán estar en buen estado mecánico y de carburación, de manera tal que quemen el mínimo necesario de combustible, reduciendo las emisiones atmosféricas a lo largo de los accesos a la obra. Asimismo, deben estar en buen estado de mantenimiento los silenciadores de los motores, a fin de evitar niveles altos de ruidos innecesarios.
- El equipo de construcción y maquinaria pesada deberá operarse de tal manera que no cause deterioro en los suelos, vegetación y/o cursos de agua.
- El aprovisionamiento de combustible y mantenimiento de maquinarias y equipos, incluyendo lavado, se efectuará de forma tal se evite el derrame de hidrocarburos, u otras sustancias contaminantes al medio físico.
- Las tolvas de carga de materiales estarán protegidas con pantallas contra el polvo y los camiones que circulen con materiales áridos o pulverulentos, deberán llevar su carga tapada con un plástico o lonas para evitar la fuga y dispersión de los mismos.
- Se controlará la operación de los diferentes equipos y máquinas que se utilicen en labores de manutención, a fin de utilizarlos y manejarlos forma segura y correcta.
- Los equipos pesados para la carga y descarga deberán contar con alarmas acústicas y ópticas para operaciones de retroceso. En las cabinas de los equipos

no deberán viajar ni permanecer personas diferentes al operador, salvo que lo autorice el encargado de seguridad.

- Dentro del área del proyecto la velocidad de cualquier tipo de vehículo de carga, máquinas viales, autos utilitarios o particulares, sobre arterias no asfaltadas quedará limitada a un máximo de 30 km/h para no generar nubes de polvo.
- Durante la carga y descarga de materiales, equipos y/o insumos, se establecerán áreas de trabajo específicas para la tarea, quedando prohibido el ingreso de peatones a dichas áreas mientras se realiza la carga/descarga.
- Todo vehículo que ingrese al sector de trabajo, lo hará bajo autorización de responsable de obra, el cual deberá otorgar también el permiso de permanencia.
- En áreas compartidas, vehicular-peatonal, siempre tendrá prioridad el peatón, exceptuando en las tareas de descarga/carga, donde el área compartida (si existiera en ese sector) quedará exclusivamente para el uso vehicular, hasta que se culminen dichas tareas.
- Los caminos de desvíos y de servicios estarán perfectamente señalizados y balizados en forma diurna y nocturna.
- En los casos de detención por inconvenientes mecánicos, se detendrá sobre la banquina derecha según el sentido de la circulación. El operario encargado del vehículo señalará correctamente su detención.
- Los vehículos de carga poseerán la cartelería correspondiente indicando:
 - Velocidad máxima permitida
 - Tipo de carga
 - Longitud total del vehículo
 - Número telefónico, de reporte de negligencias por parte del conductor, la empresa, etc.
 - Distancia mínima de seguimiento
- Dado que la obra se ejecutará en una zona cercana a la Autopista Camino del Buen Ayres, se cumplirá con lo establecido en el "MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL TRANSITORIA PARA RUTAS Y CAMINOS CONCESIONADOS" aprobado por la Resolución 165/2001 y la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial.
- Se generarán Protocolos de Seguridad Vial previo a la intervención sobre la autopista o sus vías de circulación auxiliares para ser evaluados por la Supervisión de Obra y las autoridades de la Autopista Camino del Buen Ayre (CEAMSE).
- Se establecerá un Protocolo de Manejo de Tránsito para la Descarga de Materiales específico para las tareas de descarga de materiales desde la Autopista al predio, el mismo se presentará a la Supervisión de Obra y la Gerencia de la Autopista Camino del Buen Ayre. Dicho programa incluirá el detalle de las medidas de seguridad a ser implementadas, según las normativas vigentes, los materiales a descargar y las maquinarias que serán utilizadas. A su vez, se designará a los responsables de la implementación de los protocolos y las tareas asignadas.

MM – 9	
FACTOR AMBIENTAL:	SEGURIDAD VIAL Y FERROVIARIA
<p>Principales acciones potencialmente causantes de impactos ambientales negativos que se desean prevenir o mitigar</p>	<p><u>Etapa de Construcción</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación de la traza (instalación de catenarias, renovación de cables de alimentación de circuitos de vía, alimentación de servicios auxiliares, etc.). • Implantación y funcionamiento de instalaciones temporarias (camino de acceso, limpieza del terreno, implantación del obrador, sanitarios, sendas, etc.) • Movimiento de maquinaria, equipo, materiales y personal. <p><u>Etapa de Operación</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento de la SET.
<p><u>Descripción de la Medida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se implementarán las medidas tendientes a evitar la afectación de la prestación del servicio en las actuales condiciones del FCGSM (por ejemplo, a partir del retiro de la vía principal existente), minimizando las interferencias y contribuyendo a garantizar la correcta prestación del servicio. • Todas las demoras e interrupciones de servicios serán debidamente informadas a los usuarios del ferrocarril en todas las estaciones del mismo, con suficiente antelación de aviso. No se realizarán demoras o cortes sin programación previa, con excepción de casos excepcionales, los cuales deberán informarse. • El personal ferroviario del FCGSM será informado sobre las obras que serán realizadas, junto con los horarios y tiempos de demoras del servicio que se llevará a cabo. • Se realizará un especial control del movimiento de los transportes de material e insumos, como así también de las actividades de los operarios, a fin de evitar accidentes. • Se implementarán medidas tendientes a mitigar los impactos de los trabajos y las tareas a realizar para la ejecución del camino de acceso a la subestación. Se tendrá en cuenta, en caso de ser necesario, cartelera y señalización para desvíos y/o reducciones de calzada, presencia de banderilleros, etc. • Se gestionará la instalación de cartelera indicadora del nuevo acceso sobre el Camino del Buen Ayre a la nueva SET para garantizar la seguridad vial. 	

8. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

Se presenta a continuación un listado de Programas y Subprogramas que forman parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para las etapas de construcción y operación, en función de los potenciales impactos ambientales identificados y analizados en el presente Estudio.

Este PGAS, específico para las etapas de construcción y operación de la Obra está basado en los resultados y recomendaciones desarrollados en los Capítulos precedentes de este Estudio. Oportunamente el futuro contratista deberá actualizar y/o adaptar el presente PGAS para la construcción, en función de las condiciones particulares del proyecto definitivo considerando, a su vez, las observaciones realizadas por la autoridad de aplicación ambiental (Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires).

El presente PGAS tiene como objetivo general, establecer procedimientos y metodologías constructivas, operativas y de control que permitan garantizar la ejecución de los trabajos por medio de una correcta gestión ambiental, con el mínimo impacto posible sobre la población y sus actividades, la vegetación y la fauna urbana, los recursos hídricos, la calidad del aire, el suelo y el paisaje, el tránsito, entre otros; por lo cual incluye la aplicación de medidas de mitigación dirigidas a conservar, mitigar y/o mejorar el ambiente afectado durante la ejecución de las obras.

El objetivo específico es exponer, en forma detallada y ordenada, el conjunto de Programas y Subprogramas con las acciones y recomendaciones dirigidas a prevenir, evitar, minimizar, o compensar los efectos negativos de la materialización de la Obra y a reforzar sus impactos positivos.

Así, el listado de Programas y Subprogramas que componen este Plan de Gestión Ambiental y Social, es el siguiente:

- Programa de Gestión Ambiental de la Obra y Control de la Contaminación Ambiental:
 - Subprograma de Manejo de Fauna Urbana, Vegetación y Arbolado;
 - Subprograma de Gestión del Movimiento de Suelos;
 - Subprograma de Protección de los Recursos Hídricos y Drenaje;
 - Subprograma de Gestión de Residuos;
 - Subprograma de Gestión Ambiental de los obradores;
 - Subprograma de Maquinaria y Equipos;

- Subprograma de Control de Permisos y Licencias;
- Subprograma de Manejo de las Interferencias;
- Subprograma de Manejo de Tránsito Vehicular y Peatonal; y
- Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los obradores.
- Programa de Contingencias.
- Programa de Monitoreo Ambiental.
 - Subprograma de Medición de Campos Electromagnéticos.
- Programa de Comunicación Social.
- Programa de Atención de Quejas y Reclamos.
- Programa de Capacitación.
- Programa de Higiene, Seguridad y Riesgos del Trabajo.
- Programa de Protección del Patrimonio Histórico-Cultural (incluye Procedimiento ante hallazgos fortuitos).
- Programa de Supervisión del Cumplimiento del Plan de Gestión Ambiental y Social.

La empresa Contratista a cargo de la ejecución de la obra será responsable de incorporar dentro del presupuesto general los costos asociados a la elaboración e implementación del PGAS, junto con todos los estudios y monitoreos que implique (estudio de pasivos, monitoreo y muestreo de suelo, agua subterránea, ruidos y material particulado, entre otros) así como la elaboración e implementación del Plan de Paisajismo. La ejecución y el seguimiento del PGAS y sus respectivos programas y subprogramas, estarán a cargo del Coordinador General de la obra y del Responsable Ambiental. Quedará a cargo del Coordinador general de la obra y del Responsable Ambiental, informar y capacitar al personal involucrado en la obra, y a subcontratistas y proveedores cuando correspondiera, sobre los criterios de gestión ambiental y las medidas de mitigación, mediante reuniones previas al inicio de la obra y durante la etapa de construcción a través de las correspondientes actividades.

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL
Subprograma de Manejo de Fauna, Vegetación y Arbolado

Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. • Se elaborará un Plan de Restauración Ambiental que tenga por fin minimizar el impacto paisajístico de la misma sobre el entorno cercano, cuya ejecución y mantenimiento durante el período de garantía estará a cargo de la empresa Contratista, con el control del CEAMSE, organismo encargado de la gestión de la futura reserva. Por estos medios se busca que las intervenciones se inserten en el ambiente minimizando las alteraciones negativas y que las consiguientes propuestas de mitigación no redunden en un desfasaje con el paisaje circundante. En este sentido se tendrá en cuenta el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI). • En caso de ser necesaria la extracción de un ejemplar se compensará el mismo de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente y en caso de no existir, se compensarán tres ejemplares por ejemplar extraído. • Toda reposición o plantación de especies será con especies nativas, en atención a los requerimientos de las salvaguardas del Banco Interamericano de Desarrollo. • Se realizará una cortina forestal por delante de la Subestación Eléctrica Transformadora con el fin de disminuir el impacto visual de la misma dentro del espacio verde en el que se emplazará. Con el objetivo de permitir la conectividad entre la Reserva El Corredor, la futura área de reserva destinada al proyecto DAMI y el predio donde se emplazará la Subestación se utilizarán especies nativas, pertenecientes a la ecorregión del pastizal pampeano (<i>Salix humboldtiana</i>, <i>Celtis tala</i>, <i>Jodina rhombifolia</i>, <i>Acacia caven</i>, <i>Schinus longifolius</i>, <i>Scutia buxifolia</i>, <i>Acanthosyris spinescens</i>, <i>Phytolacca dioica</i>, <i>Prosopis alba</i>, <i>Geoffroea decorticans</i> y <i>Fagara rhoifolia</i>). La selección definitiva de las especies será consensuada con el CEAMSE. • Se adoptarán las medidas necesarias a fin de minimizar los daños o accidentes durante las tareas de remoción de vegetación y durante el retiro de los troncos y follaje. El personal de obra asignado para dichas tareas contará con los elementos de seguridad básicos para la realización de dichas tareas (guantes, protectores auditivos y visuales, sogas para sujeción de ramas, etc.). En caso de llevarse a cabo extracción de árboles, se procederá a liberar el perímetro del árbol a extraer (en un radio igual o mayor a la altura del árbol), antes de iniciar los trabajos de corte o poda. El traslado de los troncos y follaje fuera de la zona de camino se realizará en camiones con los insumos básicos para asegurar la sujeción de la carga transportada en su traslado hacia los sitios de disposición 						

final.

- Se prohíbe el acopio de restos de corte en terrenos de terceros sin su aprobación documentada, en zonas anegables o cercanas a la red de drenaje, o dentro de masas forestales. No se permitirá el acopio transitorio en el frente de obra por más de 10 días corridos.
- Se prohíbe encender cualquier tipo de fuego o fuente que pueda provocar incendios que pudieran afectar la vegetación, la fauna urbana y los demás componentes naturales (esta medida es de aplicación también para la protección del personal de obra, vecinos, transeúntes, bienes, etc.).
- Queda prohibido el control de la vegetación mediante productos químicos no autorizados por la autoridad competente.
- El corte de vegetación en zonas de trabajo se realizará de forma tal que no se produzcan daños en las zonas aledañas y a otra vegetación cercana.
- En cuanto a la fauna, queda prohibida, por parte de los trabajadores, la captura o daño de especies de todo tipo y por cualquier medio.
- Se prohíbe la tenencia de animales domésticos por parte del personal de obra.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión de Movimiento de Suelos						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		All	
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • El suelo resultante del movimiento de tierras será clasificado para su uso en la obra o para ser transportado a sitios de disposición autorizados por el GBA. • Todo material resultante de la excavación y/o remoción de tierra será utilizado (siempre y cuando cumpla con niveles de calidad de uso aceptables para la obra) en la obra. • Todo material resultante de la excavación será almacenado y clasificado hasta su uso o disposición final, en áreas delimitadas y señalizadas, en forma adecuada para que no se genere arrastre de materiales como consecuencia de las precipitaciones ni del viento. • El suelo remanente, que no se utilice en la obra, será transportado a sitios o a rellenos autorizados por el GBA. • En los sitios receptores del suelo sobrante sólo podrá depositarse el material proveniente de excavaciones. Cualquier otro tipo de desecho sólido que no 						

cumpla con los criterios de calidad ambiental debido a la presencia de sustancias peligrosas, será dispuesto a través de la normativa y gestores autorizados.

- El acopio transitorio de materiales y los movimientos de suelos no van a obstruir el escurrimiento de los excedentes pluviales.
- Se minimizará la circulación de los camiones que trasladen el material sobrante a sitios de disposición final en horarios diurnos para no obstaculizar la circulación en la zona.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Protección de los Recursos Hídricos y Drenajes						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durante los movimientos y acopios de suelos, los drenajes de excedentes hídricos se conducirán respetando al máximo posible su curso natural y los niveles de escorrentía del terreno. • La provisión de agua para la obra en cuanto a caudales, períodos y origen será acordada con el GBA. Este consumo no afectará la provisión del servicio a la comunidad local. • En caso de utilizar agua corriente para los procesos constructivos, se solicitará autorización previa a la prestataria del servicio, indicando claramente los alcances del proyecto y su duración, de tal manera que esta pueda diseñar y planificar con la debida anticipación el transporte, consumo y acopio de agua, reduciendo a un mínimo las molestias a otros usuarios. • En aquellos casos que para el abastecimiento de agua de construcción sea de fuentes subterráneas, la perforación contará, previo a su ejecución y puesta en funcionamiento, con la aprobación del organismo correspondiente, especificando caudales y períodos de captación autorizados. • La preservación de dicha fuente se asegurará en cuanto a calidad y mantenimiento del recurso, debiendo el personal ajustarse a los regímenes de extracción determinados por la autorización de la autoridad pertinente en base al estudio de explotación respectivo, según corresponda. • Durante la etapa de construcción y operación, para evitar la contaminación del agua, se dará énfasis al cumplimiento al Subprograma de Gestión de Residuos y al Programa de Contingencias. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión de Residuos						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se brindará capacitación de forma continua al personal designado para los trabajos en las distintas etapas de la obra, acerca de la adopción de prácticas apropiadas para el manejo de los residuos. Se implementarán medidas tendientes a concientizar al personal e instruirlo sobre acciones y procedimientos necesarios para lograr una adecuada recolección, clasificación, deposición y control de los residuos generados por la obra, dando cuenta de los medios disponibles para ello. • Se realizarán evaluaciones periódicas en lugares donde se estén generando o almacenando residuos peligrosos, para registrar sus fuentes y las cantidades que se estén generando. • Se asignarán responsabilidades entre el personal para dar cumplimiento a los diferentes componentes de este Subprograma. • Se elaborará un Formulario de Control de Gestión de Residuos. • El Contratista gestionará los medios necesarios para mantener el orden y la limpieza en la obra. Deberá organizar su trabajo de modo que los residuos provenientes de todas las tareas correspondientes a su contrato, de sus subcontratos o de otros contratistas, es decir de la totalidad del personal de obra, sean dispuestos en contenedores apropiados hasta el momento de ser retirados de la obra, para proceder a su disposición final. • Minimizar en la medida de lo posible la generación de todo tipo de residuos. • Tender a reciclar y reusar la mayor cantidad de materiales posibles. • Almacenar los materiales reciclables en contenedores identificados para tal fin. • Estará terminantemente prohibido arrojar residuos desde el recinto de la obra al exterior, ya sea directamente o por medio de mangas. Los residuos deberán extraerse por medios mecánicos, embolsarse o verterse en contenedores específicos. • Los residuos serán clasificados en tres grandes grupos: aquellos “asimilables a domiciliarios o RSU no reciclables” (de baja peligrosidad o peligrosidad despreciable), “reciclables o RR” (de baja peligrosidad o peligrosidad despreciable) y los “peligrosos o RP” (de peligrosidad considerable). Asimismo, 						

serán controlados en su ciclo de vida, desde la generación hasta su tratamiento y/o disposición final, incluyendo su almacenamiento, acopio transitorio y/o definitivo, según corresponda, en áreas bajo vigilancia y control, preferentemente en la zona de los obradores. Para lo cual se elaborará un listado de residuos a generarse y se definirá previamente su tratamiento y/o disposición final.

- Se gestionará el tratamiento o disposición final, según corresponda, de todos los residuos generados en la obra, conforme lo establecido por la Ley Nacional N° 25.916/04 de Gestión de Residuos Domiciliarios (generados principalmente en los obradores y oficinas) y Ley Nacional N° 24.051 de Residuos Peligrosos, y sus derivados. Con respecto a los RSU se estima que en la zona la coordinación se realizará con la concesionaria del servicio de recolección local y/o directamente con el municipio correspondiente. Asimismo, para el caso de los RR se coordinará con alguna cooperativa local su retiro o disponer en contenedores diferenciados municipales cercanos al punto de generación. No se autoriza la disposición de residuos en vertederos no autorizados por la autoridad competente.
- La extracción de aceites, combustibles, líquidos del radiador y aceites hidráulicos se realizará exclusivamente en un galpón de mantenimiento adecuadamente construido y aislado, evitando el contacto de los mismos con el suelo.
- Se proveerá al personal de instalaciones sanitarias químicas, que serán mantenidas en la forma adecuada y periódica. En el eventual caso de descarga de líquidos cloacales, se realizará la conexión a cloacas si se encuentra a distancia razonable del área de cobertura del servicio. Si se utilizara una planta portátil, se realizará la gestión del permiso correspondiente.
- El almacenamiento de aceites, lubricantes, combustibles, efluentes contaminados, etc. se realizará en recipientes / tambores / tanques / contenedores estancos identificados según su contenido. Estos contenedores para almacenamiento serán de doble pared o bien estarán ubicados dentro de un recinto adecuado, techado, debidamente ventilado, impermeable y con muros de contención. Asimismo, este último contará con cartelera indicativa del nivel de peligrosidad, acceso restringido y extintor de incendios.
- Se realizará el almacenamiento de trapos, maderas, guantes, etc. manchados con aceites, o absorbentes provenientes de derrames en contenedores identificados para luego gestionar la disposición final correspondiente.
- Para el caso de derrames, los mismos serán absorbidos/colectados inmediatamente, informando al respecto al Jefe de Obra y dando cumplimiento a lo establecido en el Programa de Contingencias
- El transporte de los residuos peligrosos, así como su tratamiento se llevará a cabo por una empresa inscripta en el Registro de Generadores, Operadores y Transportistas de Residuos Peligrosos, en vehículos debidamente adecuados, con los elementos de contención de derrames accidentales y los seguros correspondientes. En este sentido, se tramitará el Manifiesto de Transporte de Residuos Peligrosos.
- Se realizarán las gestiones necesarias a fin de que la ejecución de esta Obra no deje Pasivos Ambientales, para lo cual se implementarán las medidas de

mitigación correspondientes a cada caso. La Inspección de Obra tendrá a cargo el control de la mencionada implementación. Para esto se prevé la elaboración de informes periódicos por parte del Responsable Ambiental, con el objetivo de identificar potenciales pasivos, a partir de observaciones in situ, para relevar la información específica, con cartografía, esquemas, fotografías, e identificación de potenciales riesgos y recomendaciones para su tratamiento y solución.

- No se efectuarán tareas de limpieza de vehículos o maquinaria sobre o en zonas cercanas a canales o desagües (como por ej., zanjas y cunetas para drenaje de excedentes pluviales temporarios en las adyacencias a terraplén en zona de vías y arterías, donde el alcantarillado en caminos secundarios indique la presencia de escurrimiento temporarios), como así también estará prohibido el vuelco de cualquier tipo residuo a los mismos.
- Se evitará que las actividades como el lavado de equipos y camiones, así como algunos procesos y de funcionamiento de los obradores, carguen de sedimentos o de otros contaminantes a las zanjas y cunetas construidas originalmente para drenaje de excedentes pluviales temporarios, de tal forma que puedan superarse los valores establecidos por la autoridad de aplicación.
- Los materiales o elementos contaminantes tales como combustibles, lubricantes, aguas servidas no tratadas, no serán descargados en o cerca de ninguno de los cuerpos o cursos de agua (canales, zanjas, desagües, etc.) presentes en el área de influencia directa de la Obra.
- La gestión de residuos domiciliarios y materiales peligrosos será de acuerdo a las normativas vigentes y lo que determine la autoridad de aplicación en cada caso, contemplando la no afectación de los recursos hídricos, cualesquiera que sean.
- Los materiales potencialmente contaminantes (tanto por calidad como por concentración, se trate de combustibles, lubricantes, hidrocarburos, soluciones o sólidos con base ácida o básica), así como las aguas servidas no tratadas o aguas de lavado, no serán descargadas en ningún cuerpo o curso de agua, sean éstos naturales o artificiales.
- Las aguas de lavado o enjuague de equipos, maquinarias, plantas de materiales, no serán vertidas a lechos o cursos de agua sin acondicionamiento previo (depuración, evaporación, reciclaje, tratamientos biológicos, etc.) para cumplir con las normas de vuelco reguladas por la autoridad competente en la materia y la reglamentación vigente.
- Se garantizará el almacenamiento adecuado de materiales o residuos potencialmente contaminantes a fin de evitar la contaminación del suelo y eventualmente, de las fuentes subterráneas de agua.
- Se controlarán los residuos en su ciclo de vida, desde la generación hasta su tratamiento y/o disposición final, incluyendo su almacenamiento, acopio transitorio o definitivo, según corresponda, en áreas bajo vigilancia y control, preferentemente en la zona de las instalaciones en tierra (si las hubiere).
- La quema de basura quedará estrictamente prohibida.
- Bajo ningún concepto podrán enterrarse materiales en el terreno.
- Cabe aclarar que la ejecución de los trabajos no conllevará la generación de residuos patogénicos, debido a que se contratará un Servicio de Medicina del Trabajo externo. En caso de que eventualmente se genere algún residuo de este

tipo, se gestionará su transporte y tratamiento a través de un servicio/s habilitado/s por las Autoridades Nacionales competentes.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Gestión Ambiental de los obradores						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La localización de los obradores minimizará los impactos ambientales negativos. Por ejemplo, no deberán instalarse cerca de ningún curso de agua. • El sitio de emplazamiento seleccionado afectará lo mínimo posible la dinámica socioeconómica de la zona, ya sea por el uso de los servicios públicos (a partir de la conexión de las instalaciones a las redes disponibles) o debido a las posibles interferencias sobre el tránsito. • Se prohíben en los obradores las actividades (ej. cortes de terreno, rellenos y remoción de vegetación de gran tamaño) que no estén contempladas en el proyecto. • Los distintos sectores de los obradores estarán claramente diferenciados: oficina de la Inspección y oficina principal, comedor, vestuario, laboratorio, depósito y área de acopio de materiales, así como las áreas específicas de guarda de vehículos y maquinarias (zona de guarda, reparaciones, lavado, engrase, etc.). • En todo momento se mantendrá el orden y la limpieza de los sectores de trabajo, recogiendo todo desperdicio y arrojándolo dentro de los recipientes adecuados; los desperdicios se colocarán dentro de contenedores apropiados; cualquier pérdida o derrame de productos se limpiará en el momento; no se dejarán puntas salientes de clavos en tablas, cajones, etc. (estos deben ser retirados o doblados para aplastar su punta); se destinará un lugar adecuado de almacenaje de productos para limpieza. • Se señalizará adecuadamente el acceso a los obradores, teniendo en cuenta el movimiento de vehículos y peatones. Si se realiza giro a izquierda en calle de doble sentido y de tránsito regular, se exigirá una dársena de giro. • Se contará con las instalaciones sanitarias adecuadas, contemplando la adecuada evacuación de los líquidos cloacales (cámara séptica, pozo absorbente, sanitarios químicos, etc. según sea la modalidad seleccionada). 						

- Los sectores donde se realicen tareas de reparación y mantenimiento de vehículos y maquinarias serán acondicionados de modo tal que se minimicen los riesgos por contingencias (derrames de combustibles, lubricantes, incendio). Contando con un tinglado o similar dentro de los obradores con solado impermeable, dispositivos para captación de derrames o aguas contaminadas y de separación de la fracción de hidrocarburos, herramientas y equipamiento necesario para la reparación de vehículos, así como conexión a la red de energía eléctrica, equipos extintores de incendios, señalización clara de las vías de emergencia, sistema de alarmas automático o manual, etc.
- Se contará con instalaciones para provisión de agua para consumo, instalaciones sanitarias adecuadas y con el debido equipamiento para el tratamiento de los efluentes generados y toda instalación necesaria para minimizar las implicancias sobre el ambiente donde se encuentran los obradores.
- La generación de residuos sólidos en los obradores responderá al plan de manejo establecido en el Subprograma de Gestión de Residuos, cumpliendo con las normas de acopio, recolección, traslado y disposición final en los sitios que la autoridad de aplicación resuelva o determine.
- Se contará con áreas cercadas con alambrado perimetral, cerradas y construidas específicamente para el almacenamiento de aceites y lubricantes, considerados como insumos de obra.
- Previo a la instalación de los obradores se realizará una caracterización de las condiciones ambientales originales a fin de establecer una línea de base para la restauración a dichas condiciones una vez finalizadas las tareas.
- Los obradores contarán con equipos de extinción de incendios, según los requerimientos particulares del mismo, y un responsable, debidamente capacitado y calificado, con material de primeros auxilios y los elementos necesarios para cumplir con la normativa sobre seguridad e higiene laboral. Se realizará un plano de incendio de los obradores. Se capacitará al personal en primeros auxilios y se colocarán materiales de primeros auxilios a la vista, en puntos de alta concurrencia y con probabilidad de ocurrencia de accidentes, como ser el taller.
- En los obradores se implementarán las medidas de seguridad que sean necesarias a los fines de este subprograma, así como la señalización y cartelera informativa y preventiva de la Obra, que permita la correcta realización de las tareas. Para ello, el Contratista contará con los servicios de un profesional de seguridad e higiene para implementar las medidas de seguridad a establecer en toda la operación. Las oportunidades de mejora que el responsable de seguridad e higiene detecte deberán ser atendidas.
- Respecto a la desmovilización de los obradores y la restauración del lugar, remitirse a las observaciones planteadas en el “Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los Obradores”.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Maquinaria y Equipos						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los equipos móviles y maquinaria pesada, estarán en buen estado mecánico y de carburación, minimizando las emisiones a la atmósfera. Se realizará el control de los mismos a través de la Verificación Técnica Vehicular (VTV), según corresponda, procediendo con el retiro de aquellos que no pasen dicha verificación. Las vibraciones de los equipos y maquinarias pesadas, junto con la contaminación sonora por el ruido de los mismos durante su operación, pueden producir molestias a los vecinos. Es por esto que se minimizará al máximo la generación de ruidos y vibraciones de los equipos, controlando los motores y el estado de los silenciadores. • Quedará prohibido el uso de los equipos fuera de las zonas habilitadas, por personal no autorizado o fuera de los horarios de trabajo. • El mantenimiento preventivo y correctivo apuntará a las buenas condiciones de funcionamiento de las unidades, previniendo los escapes de combustibles o lubricantes que puedan afectar al ambiente. De suceder, se aplicarán las técnicas inmediatas para acotar y limitar el área afectada mediante el uso de sectores de solado impermeable y bateas, contenedores para acopiar el material derramado, el sellado, cierre o bloqueo de los lugares de fuga del material contaminante y la implementación de un sistema de respuesta que involucre los recursos necesarios, según la magnitud de la pérdida. Asimismo, se aplicarán las técnicas de remediación pertinentes a la situación y se informará a la Inspección de Obra y a la autoridad competente. • En el caso del aprovisionamiento y el mantenimiento del equipo móvil y maquinaria, incluyendo lavado y cambio de aceites, el mismo se llevará a cabo en el sector de los obradores destinado a tal fin (zona de lavado, engrase, etc.). • En el caso de aceites, lubricantes o hidrocarburos líquidos, se los almacenará en bidones o tambores, diferenciando nuevos y usados, siguiendo los procedimientos establecidos en el Subprograma de Gestión de Residuos. Se cumplimentará con la normativa vigente en lo referido al transporte y recepción de los mismos. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Control de Permisos y Licencias						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • Se llevará un registro de todos los permisos que se deban gestionar en atención a temáticas ambientales y sociales incluyendo el organismo en que deberá tramitarse, su estado y fecha de tramitación, fecha de otorgamiento, vigencia del permiso, etc. • El registro se actualizará mensualmente y se informará a la Inspección de obra a fin de asegurar su cumplimiento. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Manejo de Interferencias						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista, Municipalidades y empresas proveedoras de servicios					

Características y contenidos:

- Previo al inicio de la obra física, la Contratista deberá contar con un relevamiento de interferencias. Dicho relevamiento se actualizará en función del avance de la obra.
- Se evitará la interferencia y/o perturbación de los servicios públicos que se encuentren en el área de la obra o su entorno inmediato.
- De ser necesaria la remoción o relocalización permanente o temporaria de un servicio se coordinará con las autoridades respectivas y/o los prestatarios de dicho servicio.
- Si las tareas que deban desarrollarse se encuentran en áreas cercanas a instalaciones de servicios públicos y si existiera la posibilidad de provocar daños o inconvenientes, se instrumentarán los mecanismos adecuados para tomar los recaudos necesarios para protegerlas (siempre en total acuerdo e informando a la empresa prestadora de dicho servicio).

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Manejo del Tránsito Vehicular y Peatonal						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista, Municipalidades y Gerencia de la Autopista del Camino del Buen Ayre					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se garantizará la circulación segura del tránsito vehicular (motorizados y no motorizados) y peatonal, intentando minimizar la interferencia en la medida de lo posible con el tránsito que circula por la zona de influencia de las obras. • Se delimitará el sector del obrador con presencia de cartelería y señalización de tránsito. Dichos elementos serán legibles y estarán debidamente colocados en zonas visibles, incluso en horario nocturno. • Se procederá a incorporar senderos peatonales transitorios para asegurar que la circulación de peatones se encuentre separada del tránsito vehicular y evitar posibles accidentes. Estos serán firmes, con superficies antideslizantes, delimitados con cintas de seguridad y sin obstáculos que interrumpan la circulación. Deberán evitarse cerramientos que generen puntos ciegos, los cuales posibiliten la materialización de sectores de inseguridad ciudadana. • Dado que la obra se ejecutará en una zona cercana a la Autopista Camino del Buen Ayres, se cumplirá con lo establecido en el "MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL TRANSITORIA PARA RUTAS Y CAMINOS CONCESIONADOS" aprobado por la 						

Resolución 165/2001 y la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial. Se realizará la provisión, instalación, mantenimiento y retiro de todos los elementos de señalización vial necesarios ante intervenciones sobre la autopista.

- Cuando exista la necesidad de descargar materiales desde la Autopista al predio, se presentará un Protocolo de Manejo de Tránsito para la Descarga de Materiales específico para dichas tareas, el cual deberá ser evaluado por la Supervisión de Obra y la Gerencia de la Autopista Camino del Buen Ayre. Dicho programa incluirá el detalle de las medidas de seguridad a ser implementadas, según las normativas vigentes, los materiales a descargar y las maquinarias que serán utilizadas. A su vez, se designará a los responsables de la implementación de los protocolos y las tareas asignadas.
- Se brindará información oportuna a los usuarios acerca de los desvíos y/u obras a realizar.
- Se garantizará la accesibilidad permanente al Parque San Francisco.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA OBRA Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL						
Subprograma de Desmovilización y Restauración. Cierre de los obradores						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • Concluidos los trabajos del proyecto, los predios donde se emplazan los obradores serán desalojados, una vez realizadas todas las mejoras necesarias para devolverlos en condiciones similares o mejores a las iniciales. • Se considerará el retiro de la totalidad de las instalaciones fijas o móviles y el retiro y correcta disposición de todo residuo o sobrante de insumos o tareas. • Se recogerán todos los desperdicios y materiales sólidos y se trasladarán a lugares aprobados por la supervisión ambiental. • Se restituirá, dentro de lo posible, los espacios verdes residuales, la vegetación removida (especialmente cuando se trate de especies nativas), utilizando ejemplares nativos, previa conformidad de la Inspección de obra. Se dará cumplimiento a lo establecido en el Subprograma de Manejo de Fauna urbana, Vegetación y Arbolado. • Se demolerán las construcciones transitorias hechas con hormigón o albañilería y estos residuos serán eliminados en los lugares asignados por la supervisión ambiental. 						

- Los materiales sobrantes reusables o reciclables podrán ser donados, previa aprobación de la supervisión ambiental y de la autoridad de aplicación. Quedará prohibida la entrega de materiales que constituyan pasivos ambientales.
- En el proceso de desmantelamiento no se permitirá la quema de basura ni de otros residuos.
- Una vez retiradas todas las instalaciones, se procederá con las tareas de limpieza (retiro de todo tipo de instalaciones, residuos y/o escombros de los obradores), restauración (fundamentalmente, mediante la cubierta de suelo vegetal) y revegetación, de ser necesario.
- Una vez desmantelados los frentes de obra, los sitios deberán ser dejados en perfectas condiciones e integrados al ambiente, recubriéndose el sector con el suelo vegetal extraído y revegetando los sitios afectados.
- Los caminos existentes que hayan sido utilizados para acceder a áreas de obra y a los obradores serán restaurados. Se reconstruirá toda la infraestructura privada que hubiera resultado afectada durante las acciones de la obra (alambrados, postes, senderos, etc.).
- Los espacios construidos por el Contratista para acceder a los obradores, zonas de acopio serán cerrados y restaurados a su condición original.
- El cierre de los obradores contará con una evaluación previa de pasivos ambientales a cargo del Contratista, principalmente focalizándose en áreas conflictivas tales como áreas de almacenamiento de combustibles y lubricantes, eventuales pozos y cámaras sépticas, áreas de mantenimiento de maquinarias y equipos, áreas de estacionamiento de unidades, talleres, etc. Se realizarán los estudios pertinentes para determinar los niveles de contaminación y establecer las medidas de remediación a implementar.
- Con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra, la zona será recuperada ambientalmente y acondicionada de forma tal que se pueda ayudar al proceso de restauración natural. Esta recuperación debe contar con la aprobación de la Inspección de Obra
- Finalizadas las tareas se realizará el adecuado abandono y cierre de la Obra, retirando todas las instalaciones fijas o desmontables, eliminándose los residuos, escombros, chatarra, cercos, y otros.
- Al finalizar la obra, la Contratista elaborará un Informe Final con los resultados de la gestión socioambiental y de seguridad e higiene durante la ejecución de la obra. Incluyendo las actividades llevadas adelante en cada uno de los programas y las fotografías que las evidencien; la ubicación de los obradores; el listado de consultas y reclamos; las capacitaciones realizadas junto con las planillas de asistencia; el volumen de residuos producidos; los remitos de transporte de residuos peligrosos, material producido y efluentes cloacales; el protocolo de COVID-19; los permisos ambientales, y la documentación de seguridad e higiene. El mismo estará firmado por el Responsable Socio Ambiental y por el Responsable de Seguridad e Higiene de la empresa Contratista.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE CONTINGENCIAS						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista, Defensa Civil, Bomberos, etc.					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se identificarán y tipificarán las posibles contingencias (volcado de hormigón, volcado de combustibles o aceites, accidentes, incendios) en función de las características de esta obra, sus posibles daños (sobre las personas o el ambiente, fundamentalmente el suelo y los recursos hídricos) y formas de prevención y respuesta. • Se asegurará la identificación de responsabilidades, cadena de comunicación, mecanismos de respuestas, adecuada capacitación, existencia de los elementos de seguridad previstos según los riesgos de cada contingencia analizada. • Se capacitará al personal de obra en materia de seguridad, prevención y cuidado del medio ambiente. Respecto al personal de obra, se asegurarán en todo momento vías de escape de los posibles lugares de ocurrencia del siniestro, disponiéndose de un sistema de alarmas para alertar a todos los presentes. • Se protegerá al personal que actúe en la emergencia. • Se minimizarán los efectos de una contingencia una vez producida, desarrollando acciones de control, contención, recuperación y en caso contrario restauración de los daños siguiendo un plan predeterminado, con responsables y actores debidamente capacitados, entrenados y con tareas específicas y pautadas. • Se protegerá a terceros relacionados con la obra, salvaguardando la vida humana y preservando el ambiente. • Durante la etapa de operación, se realizará el mantenimiento de los equipos con hexafluoruro de azufre (SF₆) y se verificará el correcto funcionamiento de los mismos mediante un control visual y el chequeo de la presión y la densidad del gas. Cabe mencionar, que los equipos cuentan con un sistema de control interno que alerta ante fugas o mal funcionamiento, resultando en un corte total del sistema. Se tendrá en cuenta la vida útil de los equipos para evitar incidentes y medidas para la manipulación segura de los equipos. Asimismo, se contará con un Plan de Contingencia por accidentes o fugas de SF₆, el cual contará con capacitaciones sobre las medidas de seguridad a tener en cuenta. 						

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL

Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Previo al inicio de la obra se realizará un Estudio de Línea de Base Ambiental para determinar el estado del lugar del emplazamiento de los obradores, con el objetivo de identificar posibles pasivos ambientales. Asimismo, se realizará el Informe de Cierre Ambiental con el estado del predio luego de haberse ejecutado la obra, debiéndose comparar con la situación inicial. ● Se procederá a realizar muestreos de suelo y aguas subterráneas en aquellos sectores de interés tales como recinto de residuos peligrosos, lugar de almacenamiento de combustibles, taller, etc., así como en aquellas áreas que mediante una caracterización visual organoléptica previa indiquen la presencia de un derrame. ● Se realizará la determinación del contenido de Hidrocarburos Totales de Petróleo, BTEX y metales pesados. Los límites admisibles serán los determinados por la Ley Nacional de Residuos Peligrosos N° 24.051 y su Decreto 831/97, y para aquellos parámetros que no están contemplados en la normativa nacional, por los valores presentes en la normativa holandesa. ● El análisis de muestras se realizará mediante laboratorio habilitado. ● En caso de ser necesario, por requerimiento de la autoridad de aplicación o de la Supervisión, se realizará el monitoreo de parámetros ambientales adicionales, para su posterior comparación con los niveles guía establecidos por la normativa vigente. ● Durante la obra se realizarán mediciones periódicas de material particulado y niveles de ruido que trascienden al vecindario para controlar el cumplimiento de los límites establecidos por la autoridad competente. La Contratista estará a cargo de establecer un plan de monitoreo a lo largo del período que dure la obra, el cual podrá ser modificado en caso de considerarse necesario. Los monitoreos de ruidos se realizarán mensualmente y los de material particulado se realizarán ante tareas que puedan afectar la calidad del aire, como descarga y volcado de balasto, movimiento de suelo, etc. ● Asimismo, se tomarán medidas para prevenir la emisión de material particulado, tales como riego en los días ventosos, secos y previo a tareas de vuelco de materiales; protección y cobertura del material de obra con lonas en los sectores de acopio y durante su transporte; y limitaciones a la velocidad de circulación de los vehículos en zonas que no se encuentren asfaltadas. ● Previo al inicio de los monitoreos, se aprobarán desde la Supervisión los puntos de muestreo, la metodología a implementar y las variables a medir. Una vez realizado el estudio se elaborará un informe con los resultados obtenidos, su interpretación y la necesidad de la implementación de medidas de mitigación. ● En caso de ocurrencia de derrames de gran magnitud, se realizarán monitoreos 						

ambientales, con el objetivo de determinar el nivel de contaminación del suelo y las medidas de remediación necesarias.

- Por su parte, durante la etapa de operación se medirán los campos electromagnéticos, a los fines de verificar que los niveles emitidos se correspondan con el cumplimiento de la normativa vigente. A su vez, se contará con mediciones previas para poder contar con una línea de base y realizar la comparación de los niveles obtenidos con la situación sin proyecto.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE MONITOREO AMBIENTAL						
Subprograma de Medición de Campos Electromagnéticos						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
Cronograma de implementación	Etapas constructiva y operativa					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con el objeto de comprobar que los campos electromagnéticos generados por los equipos de la nueva SET no superen los valores permitidos por la normativa vigente, se realizarán dos mediciones; la primera de ellas se realizará en el área operativa y sus adyacencias, previo al inicio de las acciones físicas de la obra. La segunda medición se realizará una vez realizada la puesta en marcha de la SET, reiterando los puntos de medición originales. • Ambas mediciones serán obligaciones de la contratista, la cual deberá tercerizar a través de un laboratorio independiente y de reconocida trayectoria en el rubro. • Previo a la instalación de los equipos, el Contratista -como parte de la ingeniería a su cargo- deberá simular las instalaciones mediante un software apropiado y estimar en dichas simulaciones los valores de campos esperables. En caso de que los resultados esperados no se verifiquen, el Contratista deberá realizar las readecuaciones correspondientes sobre el diseño de la instalación. • Del mismo modo, en caso de que los niveles medidos a partir de la puesta en marcha de la SET fuesen mayores a los recomendables por la normativa nacional, el Contratista deberá tomar medidas correctivas. • En la República Argentina, la exposición ocupacional a campos electromagnéticos de frecuencia extremadamente baja se encuentra regulada 						

por la Resolución Nro. 295/2003 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. En dicha Resolución, el Anexo II se refiere a radiaciones y campos y establece valores límite para campos magnéticos de sub-radiofrecuencias (30 kHz e inferior). Estos valores límites se refieren a toda la diversidad de densidad de flujo magnético (B) de los campos magnéticos de radiofrecuencia baja en el rango de 30 kHz e inferiores, a los que se cree que casi todos los trabajadores pueden estar expuestos repetidamente (durante toda la jornada laboral) sin efectos adversos para la salud.

- La resolución establece una ecuación para determinar el valor admisible de campo magnético, siendo para 50 Hz; el límite de 1.000 μT .
- Para campo eléctrico, las exposiciones laborales no deben exceder de una intensidad de campo de 25 kV/m desde 0 Hz a 100 Hz.
- En cuanto al público en general, en nuestro país, los valores de exposición a campos electromagnéticos de baja frecuencia para público en general son establecidos por la Resolución 77/98 de la Secretaría de Energía por la que se amplían las condiciones y requerimientos del "Manual de Gestión Ambiental del Sistema de Transporte Eléctrico". Dicha norma establece que los valores máximos admisibles para el público general son 3 kV/m (campo eléctrico) y 25 μT (campo electromagnético). Estos valores-límite son sensiblemente más bajos que los establecidos por la Comisión Internacional sobre Protección Frente a Radiaciones No Ionizantes (ICNIRP): 5 kV/m (campo eléctrico) y 100 μT (campo electromagnético)¹⁰.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	AII	X
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá un sistema para registrar todas las inquietudes y quejas sobre el desempeño social y ambiental, así como sobre las actividades del Proyecto, anticipando las potenciales situaciones de conflicto relacionadas con las actividades de construcción y estableciendo un sistema de respuesta adecuado para los reclamos. Se considerará para recibir, analizar y responder a comunicaciones, quejas o sugerencias de las partes interesadas (tanto de la comunidad como de los trabajadores propios y contratistas): 						

¹⁰ International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection. Guidelines for limiting exposure to time-varying electric, magnetic, and electromagnetic fields (up to 300 GHz). *Health Phys* 74:494 –522; 1998.

- Arbitrar los medios y mecanismos transparentes para facilitar la recepción de inquietudes (consultas, reclamos, quejas) de las partes interesadas del proyecto y responder a las mismas a fin de solucionarlas y de anticipar potenciales conflictos.
 - Establecer mecanismos de atención de quejas adecuados para que actores sociales y trabajadores puedan formular sus inquietudes, asegurando una alternativa tal que pueda mantener el anonimato de las mismas.
 - La Gerencia de Recursos Humanos de la Contratista pondrá a disposición de los trabajadores (propios o de subcontratistas), los mecanismos para la recepción de quejas y reclamos, por escrito y de manera anónima, mediante buzones de sugerencias instalados en distintos lugares de obradores. Esto permitirá coleccionar información sobre: condiciones inseguras de trabajo, malas condiciones de alojamiento, situaciones de abuso laboral y sexual, etc. resultantes de la convivencia en el ámbito laboral.
 - Atender las inquietudes y reclamos rápidamente, empleando un proceso comprensible y transparente que brinde respuesta clara a los interesados.
 - Llevar un registro integral adecuado de todas las consultas, quejas y reclamos que sean recibidos por distintos medios y su proceso interno en la Contratista para dar rápida respuesta y permitir la resolución temprana de conflictos.
- En los casos en los que no sea posible evitar conflictos, se promoverá la negociación y se buscará alcanzar la resolución del mismo de forma que todos los actores involucrados (incluyendo el proyecto) se vean beneficiados con la solución.
 - El Mecanismo contará con las siguientes etapas:
 1. Recepción y registro de inquietudes
 2. Mecanismos para la recepción:
 - Buzones ubicados en sitios de obras, lugares específicos de las localidades del AI, oficinas de la Contratista, etc.
 - Colocar en puntos estratégicos de la obra cartelera indicando la dirección (postal y correo electrónico) y/o número telefónico para la recepción de consultas y/o quejas.
 - Reuniones periódicas consideradas en el Plan de Comunicación del proyecto.Estos mecanismos serán informados y regularmente publicitados (i.e. folletos, carteles, espacios de referencia comunitarios, spots de radios, etc.) y estarán siempre disponibles para cualquier parte interesada que quisiera acercar una inquietud. Toda inquietud que ingrese por cualquier medio será registrada y archivada en una carpeta especial.
 - 3. Respuesta a inquietudes
- En caso de que la inquietud se trate de una duda o consulta de información con respecto al proyecto, la misma será atendida y respondida en un lapso no mayor a 7 días consecutivos.
- La información que se brinde al reclamante será pertinente, relevante y entendible de

acuerdo a las características socioculturales de quién consulta. Éste último dejará una constancia de haber sido informado y de satisfecho su consulta y la misma será archivada junto con la inquietud.

En caso de que la inquietud se trate de una queja o reclamo con respecto a cualquier componente del proyecto y haya sido considerada como apropiada, la Contratista se pondrá en contacto con el reclamante en un lapso dado por el nivel de urgencia:

- Inquietud urgente: Se pondrá en contacto inmediatamente con el reclamante y brindará una solución en un tiempo acorde a la urgencia.
- Inquietud regular: Se pondrá en contacto en un lapso no mayor a 7 días consecutivos para avanzar en la búsqueda de una solución.

La solución puede ser propuesta por la Contratista, por el reclamante, por una negociación conjunta o si es pertinente por un tercero (ej: técnico específico).

Para estas resoluciones se utilizarán los mecanismos y espacios constituidos como formales a partir del Proyecto. Así como la comunicación y participación de los organismos locales pertinentes.

A modo de ejemplo, la solución puede implicar la implementación de medidas de mitigación, la modificación y/o abandono de tareas o actividades del proyecto hasta la compensación justa por bienes dañados o perdidos.

Una vez implementada la solución, el reclamante dejará una constancia de conformidad y cierre del reclamo; la misma será archivada junto con la inquietud.

4. Seguimiento

En toda inquietud, queja o reclamo que fue cerrada con conformidad por parte del reclamante, la Contratista realizará un seguimiento sistemático durante un lapso razonable de tiempo a fin de comprobar que los motivos de queja o reclamo fueron efectivamente solucionados.

5. Solución de conflictos

En caso de que no haya acuerdo entre el Proyecto y quien realizó la inquietud, sea por una inquietud rechazada o por no llegar a un acuerdo en la solución a implementar, la Contratista procederá a arbitrar los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes. Esto puede incluir, entre otros: promover la participación de terceros, técnicos u otros estatales, invitar a mesas de diálogo, mediaciones, conciliaciones.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN						
Área de Aplicación*	AO	X	AID			AII
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • Se capacitará a todo el personal afectado al proyecto en lo relativo a las cuestiones ambientales y sociales del Proyecto y sus actividades, así como en los 						

- procedimientos requeridos por el presente PGAS.
- Se capacitará en aspectos de seguridad e higiene a fin de minimizar los impactos sobre el ambiente y la salud de los trabajadores.
 - El personal recibirá capacitación en los temas principales previo al inicio de sus tareas. En el caso de realización de tareas específicas se realizarán capacitaciones especiales.
 - La capacitación sugerida al personal abordará los siguientes aspectos, como mínimo, pudiendo ser ampliado a criterio de la contratista o de la inspección de obra:
 - Consideraciones ambientales y medidas de mitigación;
 - Gestión diferenciada de residuos;
 - Manejo de material producido;
 - Control de vectores;
 - Uso de maquinarias y vehículos;
 - Control de tránsito, cortes y desvíos;
 - Aspectos vinculados a la Higiene y seguridad;
 - Patrimonio histórico-cultural y natural y procedimiento frente a hallazgos fortuitos;
 - Manejo de contingencias;
 - Comunicación e información a la comunidad; y
 - Equidad de género.
 - Se elaborará un plan de capacitación, llevándose registro de las capacitaciones realizadas mensualmente.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE HIGIENE, SEGURIDAD Y RIESGOS DEL TRABAJO						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	All	
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y condiciones: <ul style="list-style-type: none"> ● Se elaborará un programa de seguridad (acorde a las Resoluciones SRT 51/97, 35/98 o 319/99, según corresponda) con una memoria descriptiva de la obra que detalle sus etapas, los riesgos generales de las tareas según etapa de obra, un cronograma de trabajo, un plan de capacitación y las medidas de seguridad. También incluirá la nómina del personal que trabajará en obra. Dicho programa se enviará a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) contratada para su aprobación, firmado por el responsable de la obra, el responsable de Seguridad e higiene y un representante de la Contratista. El documento respetará los lineamientos establecidos por la Ley N°19.587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, su Decreto Reglamentario N°911/96, y todos sus decretos y resoluciones modificatorias. ● La Contratista proporcionará a cada trabajador, sin costo alguno para éste, los equipos y elementos de protección personal (EPP), incluyendo los elementos 						

vinculados a la prevención del COVID-19 (barbijo o tapabocas y kit de desinfección personal), en cantidad y calidad acordes con los riesgos existentes de acuerdo a las tareas que realice. Asimismo, se realizará un registro y control de su entrega.

- Cuando los trabajos impliquen un alto riesgo (líneas de alta y media tensión, etc.) será obligatoria la Inspección en forma directa por parte del responsable de la tarea y del responsable de Higiene y Seguridad Laboral de la empresa contratista.
- Se procederá a elaborar mensualmente un informe detallando los avances de la obra, tipo de tareas realizadas, posibles riesgos, medidas preventivas para su mitigación, ocurrencias o no de accidentes con la descripción de suceso y la cantidad, medidas de prevención de COVID-19, registro de capacitaciones, registro fotográfico y todo aquello que compruebe la debida implementación del programa.
- Se incorporará al programa el Protocolo Sanitario producto del COVID-19, donde se establecerán todas las medidas preventivas que se implementen para asegurar la salud de los trabajadores y garantizar la continuidad de la obra. Asimismo, se entregará el protocolo a la Supervisión de obra, para que este sea aprobado.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL (INCLUYE PROCEDIMIENTO ANTE HALLAZGOS FORTUITOS)						
Área de Aplicación*	AO	X	AID		AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
Características y contenidos: <ul style="list-style-type: none"> • Se aplicarán medidas de protección con relación a los elementos históricos que se encuentren en el entorno del área operativa y vías de acceso a la misma, en particular en relación a la afectación de su valor patrimonial debido al movimiento de maquinarias y equipos. • Si se detectan evidencias arqueológicas, paleontológicas o históricas de relevancia, se procederá a informar a las autoridades competentes a fin de que arbitren las medidas necesarias para su investigación en el marco de una planificación adecuada, y que guarden todos los recaudos necesarios del caso. En este caso será de aplicación la Ley Nacional Nº 25.743/03 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico (dicha ley establece que es responsabilidad primaria del responsable técnico de la obra denunciar los hallazgos fortuitos de materiales arqueológicos y cumplir las reglamentaciones vigentes en los casos que correspondan). • En caso de detectar material arqueológico, de cualquier etapa de ocupación 						

humana (prehispánico o histórico) se procederá a :

- Suspender en forma inmediata los movimientos de tierra y maquinarias en las proximidades del mismo.
 - Dejar el material en el mismo lugar en que se encontró, de manera de no alterar el estado y ubicación de los materiales que compongan el conjunto arqueológico.
 - Tomar registro del hallazgo (fotografía y punto de GPS).
 - Colocar un vallado perimetral para delimitar la zona en cuestión.
 - Dejar personal de custodia con el fin de evitar posibles saqueos.
 - Dar aviso a la Inspección, quien notificará de inmediato a la Autoridad a cargo de la responsabilidad de investigar, evaluar y rescatar dicho hallazgo.
- Si se detectase la existencia de santuarios, presencia de imágenes religiosas u otros elementos de la creencia religiosa y/o popular, linderos a la zona operación o inmersos en las mismas, la Contratista implementará las medidas de protección necesarias, aprobadas por la Inspección, a fin de asegurar la no afección de estos elementos. En caso de ser indispensable su reubicación, el Contratista procederá a desarrollar e implementar las acciones para ello, que incluirán un componente participativo y comunicacional, que será aprobado por la inspección, previamente al movimiento de los elementos en cuestión.

*AO: Área Operativa / AID: Área de Influencia Directa / AII: Área de Influencia Indirecta

PROGRAMA DE PROTECCIÓN DE SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL						
Área de Aplicación*	AO	X	AID	X	AII	
Responsable de su implementación	Contratista					
<p>Características y contenidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Se realizará un seguimiento detallado y verificación del cumplimiento del PGAS con frecuencia mensual y de la normativa ambiental de aplicación, según las responsabilidades establecidas para cada medida de manejo. ● Se verificará y exigirá que la Contratista cumpla con los monitoreos ambientales (agua, aire, ruido, Inventarios, etc.) y sociales estipulados en el Programa de Monitoreo Ambiental. ● En el caso de contingencias ambientales, responsabilidad del Contratista, la Supervisión solicitará la ejecución de monitoreos ambientales no previstos originalmente, que serán exclusiva responsabilidad de la Contratista. ● Se asesorará al contratista para la correcta implementación del PGAS. ● Se establecerán mecanismos de control y monitoreo para cada Plan y Programa de gestión ambiental y social presentado en el PGAS. 						

- Se evaluarán las modificaciones al PGAS del proyecto que proponga la Contratista de Obra.
- Se atenderán las solicitudes de información, visitas de inspección y cualquier actividad programada respecto a la gestión ambiental y social del proyecto.
- La Contratista realizará informes mensuales de seguimiento de la implementación del PGAS, en los cuales se incluirán las tareas realizadas durante el mes, relacionadas a los distintos programas, con toda la documentación necesaria para documentar su aplicación. Además del informe mensual, se procederá a elaborar y presentar el Estudio de Línea de Base, el Informe de Cierre Ambiental y cualquier otro informe solicitado por la Supervisión.
- Se velará por un adecuado manejo de las áreas de mayor vulnerabilidad ambiental y social del área de influencia del proyecto por parte de la Contratista.
- Se exigirá que toda contravención o acciones de personas que residan o trabajen en la obra y que originen daño ambiental o social, sea reportada a la Contratista en forma inmediata, para que este corrija y/o tome las acciones pertinentes.
- Se verificará el resarcimiento de los daños y perjuicios a la comunidad, que sean causados por la obra (acción u omisión) durante su desarrollo. Estos eventos y su resarcimiento deberán ser reportados en sus informes mensuales e incluirán los registros de aceptación a satisfacción del representante legal de la comunidad afectada.
- Se verificará la oportuna aplicación de medidas de emergencia para contrarrestar el peligro en accidentes acaecidos o que previsiblemente puedan ocurrir y que causen deterioro ambiental o social.
- Se realizará el acompañamiento en todas las actividades ambientales y sociales del proyecto en concordancia a los planos y especificaciones técnicas, las fuentes de materiales, y requisitos de mano de obra, de equipos, la seguridad de los trabajadores y de la comunidad en general y en todo aquello que conlleve a una adecuada y eficiente dirección, ejecución y control ambiental y social.

*AID: Área de Influencia Directa / All: Área de Influencia Indirecta

ANEXO II: MARCO NORMATIVO

1. INTRODUCCIÓN

Se presentan en los próximos párrafos los cuerpos normativos generales existentes en las administraciones con jurisdicción presente a lo largo de la traza del Ferrocarril General San Martín (ramal Retiro – Pilar) y su área de influencia, que abarca el ámbito nacional, junto con la Provincia y la Ciudad de Buenos Aires.

Se enumeran y analizan las principales normas existentes en aspectos ambientales y sociales, que puedan tener vinculación con la implementación de la electrificación y obras adicionales.

2. CONVENIOS INTERNACIONALES

Los principales Convenios Internacionales relacionados con la temática ambiental en el ámbito geográfico del corredor del FCGSM (Retiro-Pilar) y los instrumentos legales a través de los cuales la República Argentina ha ratificado su adhesión a los mismos, son:

- Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del MERCOSUR. Tratado Multilateral aprobado por el Consejo del Mercado Común en 2001, aprobado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 25.841 de 2004.
- Convenio sobre la Diversidad Biológica. Adoptado en Río de Janeiro en 1992 y ratificado por la República Argentina por medio de la Ley Nacional N° 24.375 de 1994.
- Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, adoptada en Bonn en 1979. Ratificado por la República Argentina por medio de la Ley Nacional N° 23.918 de 1991.
- Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas, firmada en Ramsar en 1971 y ratificada por la República Argentina por la Ley Nacional N° 23.919 en 1991.
- Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptada en Nueva York en 1992 y ratificada por la República Argentina por la Ley Nacional N° 24.295 de 1993.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptado en Kyoto en 1997 y ratificado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 25.438 de 2001.
- Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, adoptado en Montreal en 1987 y ratificado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 23.778 de 1990.
- Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de la UNESCO, adoptada en París en 1972 y ratificada por la República Argentina por la Ley Nacional N° 21.836 en 1978.
- Convenio de Rotterdam sobre el Procedimiento de Consentimiento fundado previo aplicable a ciertos Plaguicidas y Productos Químicos Peligrosos objeto del Comercio Internacional, adoptado en Rotterdam en 1998 y ratificado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 25.278 en 2000.
- Convenio de Estocolmo sobre Reducción y Eliminación de Contaminantes Orgánicos Persistentes adoptado en Estocolmo en 2001 y ratificado por la República Argentina por la Ley Nacional N° 26.011 en 2001.
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Asamblea General de la ONU, adoptada en 2015 cuyas responsabilidades de implementación en Argentina se detallan en el Decreto 499 de 2017.
- Convenio de Basilea para el tránsito internacional de residuos peligrosos.
- Convención Americana sobre derechos humanos (Pacto de San José de Costa Rica).
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre.
- Declaración de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas).

3. MARCO LEGAL NACIONAL

3.1. CONSTITUCIÓN NACIONAL

La Constitución Nacional Argentina, reformada en 1994, ha incorporado el derecho de todos los habitantes a gozar de un ambiente sano y el deber de preservarlo. Si bien sólo un artículo trata en forma específica el tema ambiental, sus disposiciones complementarias son lo suficientemente amplias como para lograr un marco de protección del medio ambiente, creando obligaciones a todos los habitantes, y en especial a quienes desarrollan actividades susceptibles de impactar en el ambiente.

Entre los artículos a considerar en relación al presente EIAS se deben mencionar, el artículo 41, que garantiza el derecho a un ambiente sano, el artículo 43, referido al derecho a presentar recursos de amparo, y el artículo 124, que hace referencia al dominio de los recursos naturales en jurisdicciones provinciales.

Así, el artículo 41 en su primer párrafo establece que “todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo”. Este artículo introduce el concepto de desarrollo sustentable, señalando en forma clara la protección de los derechos de las generaciones futuras e introduce disposiciones aplicables a quienes ocasionen un daño al ambiente, señalando la recomposición del daño ambiental perpetuado.

En el segundo párrafo del artículo 41, la Constitución contiene en forma específica las obligaciones del Estado en materia ambiental “... Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica y a la información y educación ambientales...”. El artículo además de establecer las obligaciones del Estado en cuanto a la protección y preservación de los recursos naturales, el patrimonio cultural y la diversidad biológica, le ordena el cumplimiento de dos obligaciones esenciales que se complementan entre sí para poder lograr la

participación ciudadana, pues impone la obligación de educar a la población y brindar la información ambiental que posea. El último párrafo del artículo 41 establece la prohibición del ingreso al territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos y de residuos radiactivos.

Como garantía constitucional, y a los fines de lograr el cumplimiento efectivo de los derechos receptados en el artículo 41 antes enunciados, el Constituyente instituyó en el artículo 43 la Acción de Amparo, de la siguiente forma: “Contra todo acto u omisión de las autoridades públicas o particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad e ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por la Constitución, un Tratado, o una Ley, podrá interponerse acción de amparo. En cuanto al derecho al ambiente, podrá interponerla tanto el afectado, como el Defensor del Pueblo, como aquellas asociaciones que propendan a esos fines, debidamente registradas conforme lo establecido por la Ley.”

La Constitución Argentina, en su artículo 124 afirma que el dominio originario de los recursos naturales pertenece a las provincias. En consecuencia, y considerando que quien detenta el dominio de los recursos naturales es quien debe ejercer la jurisdicción ambiental, se infiere que las provincias son quienes ejercen jurisdicción y retienen el poder de policía en materia ambiental conforme lo determina el artículo 75 inc. 30 de la Constitución Nacional.

3.2. NORMATIVA AMBIENTAL NACIONAL

La Constitución de 1994 encarga a la Nación el dictado de normas que contengan los presupuestos mínimos de protección del ambiente y a las provincias el dictado de las normas necesarias para complementarlas, sin que las primeras alteren las jurisdicciones locales.

Sin perjuicio de ello, se debe señalar además la importancia en relación a esta obra de artículos específicos del Código Civil, como el art. 1.113 que hace referencia a los daños por riesgos; y el art. 2.499, referido al daño de bienes.

Leyes de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental:

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Por otra parte, en lo que hace estrictamente a la legislación ambiental, se deben mencionar las normas de presupuestos mínimos de protección ambiental relacionadas con la obra de electrificación ferroviaria, que han sido sancionadas y publicadas hasta el presente:

- Ley 25.612 de Presupuestos Mínimos para la Gestión de los Residuos Industriales y de Actividades de Servicio, publicada el 3 de julio de 2002.
- Ley 25.675 General del Ambiente, publicada el 28 de noviembre de 2002.
- Ley 25.688 de Presupuestos Mínimos que aprueba el Régimen de Gestión Ambiental de las Aguas, publicada el 3 de enero de 2003.
- Ley 25.831 de Presupuestos Mínimos de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental, publicada el 26 de noviembre de 2003.
- Ley 25.916 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental para la Gestión Integral de Residuos Domiciliarios, publicada el 4 de agosto de 2004.
- Ley 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos, publicada el 28 de noviembre de 2007.
- Ley 27.520 de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global, publicada el 20 de noviembre de 2019.
- Ley 21.836 de Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, publicada el 6 de julio de 1978.

En cuanto a la naturaleza jurídica de estas normas, se dice que las Leyes de presupuestos mínimos son dictadas para regir en todo el territorio de la nación, pero no son federales, sino que podrían resultar asimilables en cierta forma a las leyes de fondo enunciadas en el artículo 75 inciso 12 de la Constitución Nacional (Código Civil, Penal, Comercial, de Minería, etc.). Esto último permite que las Provincias las reglamenten en forma directa sin alterar su letra o sancionen normas en su consecuencia respetando su contenido, pero pudiendo ser más exigentes.

A continuación, se describen brevemente las leyes nacionales de presupuestos mínimos aplicables al Proyecto en cuestión:

- Ley N° 25.612/02. Ley de Gestión de los Residuos Industriales y de Actividades de Servicio:

La Ley de “Gestión de los Residuos Industriales y de Actividades de Servicio” 25.612, señala la necesidad de “garantizar la preservación ambiental, la protección de los recursos naturales, la calidad de vida de la población, la conservación de la biodiversidad, y el equilibrio de los ecosistemas; minimizar los riesgos potenciales de los residuos en todas las etapas de la gestión integral; reducir la cantidad de los residuos que se generan; promover la utilización y transferencia de tecnologías limpias y adecuadas para la preservación ambiental y el desarrollo sustentable; y promover la cesación de los vertidos riesgosos para el ambiente” (art. 4).

En su art. 12 establece que “los generadores deberán presentar periódicamente una declaración jurada en la que se especifiquen los datos identificatorios y las características de los residuos industriales.”

- Ley N° 25.675/02. Ley General del Ambiente (LGA):

La Ley General del Ambiente 25.675/02, que responde al artículo 41 de la Constitución Nacional, “establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable” (art. 1). Define como objetivo una gestión sustentable y adecuada del ambiente, su preservación; la protección de la biodiversidad y la implementación del desarrollo sustentable, y establece también diez principios de la política ambiental: congruencia, prevención, precautorio, equidad intergeneracional, progresividad, responsabilidad, subsidiariedad, sustentabilidad, solidaridad y cooperación. Señala también los objetivos y principios que deberá seguir la política ambiental nacional y da intervención al Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA).

La Ley General del Ambiente N° 25.675, regló en su artículo 6 que, “se entiende por presupuesto mínimo, establecido en el artículo 41 de la Constitución Nacional, a toda norma que concede una tutela ambiental uniforme o común para todo el territorio nacional, y tiene como objeto imponer condiciones necesarias para asegurar la

protección ambiental. En su contenido debe prever las condiciones necesarias para garantizar la dinámica de los sistemas ecológicos, mantener su capacidad de carga, y en general asegurar la preservación ambiental y el desarrollo sustentable”. Asimismo, instituye y define una serie de instrumentos de política y gestión ambiental, tales como el ordenamiento ambiental del territorio, la evaluación de impacto ambiental, el sistema de control sobre el desarrollo de las actividades antrópicas, la educación ambiental, el sistema de diagnóstico e información ambiental y el régimen económico de promoción del desarrollo sustentable.

Con relación al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, la ley establece en su art. 11 que “toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución.”

Por su parte en el art. 12 establece que “Las personas físicas o jurídicas darán inicio al procedimiento con la presentación de una declaración jurada, en la que se manifieste si las obras o actividades afectarán el ambiente. Las autoridades competentes determinarán la presentación de un estudio de impacto ambiental, cuyos requerimientos estarán detallados en ley particular y, en consecuencia, deberán realizar una evaluación de impacto ambiental y emitir una declaración de impacto ambiental en la que se manifieste la aprobación o rechazo de los estudios presentados”.

Finalmente, en su art. 13 establece que “Los estudios de impacto ambiental deberán contener, como mínimo, una descripción detallada del Proyecto de la obra o actividad a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente, y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos.”

El artículo 27 define el daño ambiental de incidencia colectiva y el artículo 28 establece la recomposición del daño ambiental.

- Ley N° 25.688/03. Ley de Gestión Ambiental de las Aguas:

Por su parte, la Ley de Gestión Ambiental de las Aguas 25.688/03 establece “los presupuestos mínimos ambientales, para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional” (art. 1), mientras que en su art. 6 señala que “para utilizar las aguas objeto de esta ley, se deberá contar con el permiso de la autoridad competente. En el caso de las cuencas interjurisdiccionales, cuando el impacto ambiental sobre alguna de las otras jurisdicciones sea significativo, será vinculante la aprobación de dicha utilización por el Comité de Cuenca correspondiente (...)”.

- Ley N° 25.831/04. Ley de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental:

En cuanto a la Ley de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental 25.831/04, la misma establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental que se encontrare en poder del Estado, tanto en el ámbito nacional como provincial, municipal y de la Ciudad de Buenos Aires, como así también de entes autárquicos y empresas prestadoras de servicios públicos, sean públicas, privadas o mixtas.” Señala que “el acceso a la información ambiental será libre y gratuito para toda persona física o jurídica, a excepción de aquellos gastos vinculados con los recursos utilizados para la entrega de la información solicitada” (art. 3). Cabe aclarar que “se considerarán infracciones a esta ley, la obstrucción, falsedad, ocultamiento, falta de respuesta en el plazo establecido en el artículo anterior, o la denegatoria injustificada a brindar la información solicitada, y todo acto u omisión que, sin causa justificada, afecte el regular ejercicio del derecho que esta ley establece” (art. 9).

- Ley N° 25.916/02. Ley de Gestión de Residuos Domiciliarios:

La Ley de Gestión de Residuos Domiciliarios en su art. 1 establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de los residuos domiciliarios, sean éstos de origen residencial, urbano, comercial, asistencial, sanitario, industrial o institucional, con excepción de aquellos que se encuentren regulados por normas específicas”. A su vez, en su art. 4 indica que la gestión integral de residuos domiciliarios comprende la generación, disposición inicial, recolección, transferencia, transporte, tratamiento y disposición final.

- Ley N° 26.331/2007. Ley de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos:

Contiene los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos, y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad.

- Ley 27.520/19. Ley de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global:

Esta Ley establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar acciones, instrumentos y estrategias adecuadas de adaptación y mitigación al cambio climático en todo el territorio nacional en los términos del art. 41 de la Constitución Nacional” (art.1). En su art. 2 establece los siguientes objetivos “a) Establecer las estrategias, medidas, políticas e instrumentos relativos al estudio del impacto, la vulnerabilidad y las actividades de adaptación al Cambio Climático que puedan garantizar el desarrollo humano y de los ecosistemas; b) Asistir y promover el desarrollo de estrategias de mitigación y reducción de gases de efecto invernadero en el país; y c) Reducir la vulnerabilidad humana y de los sistemas naturales ante el Cambio Climático, protegerlos de sus efectos adversos y aprovechar sus beneficios”.

Por otra parte, se listan seguidamente las leyes nacionales en materia ambiental y social aplicables al Proyecto que no son de presupuestos mínimos de protección ambiental:

- Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos:

La Ley de “Residuos Peligrosos” sancionada en 1991 y publicada en 1992 (reglamentada mediante el Decreto 831/93), regula la “generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos (...) cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o, aunque ubicados en territorio de una provincia estuvieren destinados al transporte fuera de ella, o cuando, a criterio de la autoridad de aplicación, dichos residuos pudieren afectar a las personas o el ambiente más allá de la frontera de la provincia en

que se hubiesen generado, o cuando las medidas higiénicas o de seguridad que a su respecto fuere conveniente disponer, tuvieren una repercusión económica sensible (...).”.

El artículo 2 de la Ley de Residuos Peligrosos, señala que “...será considerado peligroso, a los efectos de esta ley, todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. En particular serán considerados peligrosos los residuos indicados en el Anexo I o que posean alguna de las características enumeradas en el Anexo II de esta ley. Las disposiciones de la presente serán también de aplicación a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales”.

- Ley 20.284/73 de Calidad de aire (no reglamentada):

Contiene las "Normas para la Preservación de los Recursos del Aire" para todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica ubicadas en jurisdicción federal. Si bien la Ley no fue nunca reglamentada, representa un hito cuando se habla de normas de calidad de aire ya que su texto incluye este tipo de normas a nivel nacional. Entre los puntos más sobresalientes de esta Ley están: el ámbito de su aplicación que son todas las fuentes de contaminación atmosférica ubicadas en jurisdicción federal y en las provincias que deseen adherirse; y la autoridad de aplicación que está constituida por las autoridades sanitarias nacional, provincial y de la CABA, en sus respectivas jurisdicciones.

- Ley N° 22.421/81. Ley de Conservación de la Fauna:

La Ley de Conservación de la Fauna declara en su art. 1 de interés público a la fauna silvestre que habita el territorio nacional, así como su protección, conservación, propagación, repoblación y aprovechamiento racional. Asimismo, en su art. 13 establece que aquellas obras que puedan causar transformaciones en el ambiente de la fauna silvestre deberán consultar a las autoridades nacionales o provinciales competentes.

- Ley N° 25.743/03. Ley de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico:

Establece como objeto en su art. 1 la “preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo”. El decreto reglamentario de esta última establece en su art. 13 que “La obligación de denunciar el descubrimiento a que se refiere el artículo 13 de la ley implica la de suspender toda actividad en el lugar hasta tanto la autoridad competente, según la jurisdicción de que se trate, tome la intervención prevista legalmente, debiendo adoptarse, hasta entonces por responsables del predio, todas las medidas tendientes a la conservación del yacimiento y/o los objetos arqueológicos o paleontológicos. En los casos en que corresponda, se convendrá con los propietarios de los inmuebles, el tiempo y las características de la ocupación y, de no lograrse un acuerdo, se tramitará la ocupación temporánea o la imposición de servidumbre, mediante la sanción de una ley por las respectivas jurisdicciones, sin perjuicio de las medidas judiciales que puedan solicitarse cuando razones de urgencia así lo exijan. Las personas físicas o jurídicas, responsables de emprendimientos deberán prever la necesidad de realizar una prospección previa a la iniciación de las obras con el fin de detectar eventuales restos, yacimientos u objetos arqueológicos o paleontológicos. De verificarse su existencia, deberán facilitar el rescate de los mismos. Las tareas que se realicen a ese efecto deberán ser aprobadas por la autoridad de aplicación jurisdiccional. (...) Si en el curso de ejecución de obras públicas o privadas, que implique movimientos de tierra, se hallaren fósiles u objetos arqueológicos, o se supiera que determinados sectores, regiones o zonas, constituyen yacimientos paleontológicos y/o arqueológicos, que por su tamaño, valoración patrimonial, científica y/o estado de preservación requieran especial cuidado, protección absoluta o parcial, trabajos de rescate o preservación, la autoridad de aplicación jurisdiccional podrá solicitar la intervención del Poder Ejecutivo Nacional, a fin de adoptar medidas tendientes a lograr la suspensión de las obras o proyectos en forma definitiva o temporal, según el caso”.

- Ley N° 19.587/72. Ley de Higiene y Seguridad en el Trabajo:

En relación a los temas de seguridad e higiene en el trabajo la Ley Nacional 19.587/72 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, y sus decretos reglamentarios determinan las condiciones de seguridad que debe cumplir cualquier actividad industrial a nivel nacional a fin de proteger a los trabajadores y disminuir los riesgos a los que están expuestos. Así su art. 4 establece que “La higiene y seguridad en el trabajo comprenderá las normas técnicas y medidas sanitarias, precautorias, de tutela o de cualquier otra índole que tengan por objeto: a) proteger la vida, preservar y mantener la integridad psicofísica de los trabajadores; b) prevenir, reducir, eliminar o aislar los riesgos de los distintos centros o puestos de trabajo; c) estimular y desarrollar una actitud positiva respecto de la prevención de los accidentes o enfermedades que puedan derivarse de la actividad laboral.” A su vez establece la obligación de contar con un Servicio de Higiene, Seguridad y Medicina Laboral, a través de profesionales competentes en Seguridad y Medicina del Trabajo.

Asimismo, se deben considerar los contenidos de las leyes N° 24.028/91 de Accidentes y Riesgo Laboral y los objetivos de la Ley 24.557/95 de Riesgos del Trabajo, entre los cuales están: “a) Reducir la siniestralidad laboral a través de la prevención de los riesgos derivados del trabajo; b) Reparar los daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, incluyendo la rehabilitación del trabajador damnificado; c) Promover la recalificación y la recolocación de los trabajadores damnificados; d) Promover la negociación colectiva laboral para la mejora de las medidas de prevención y de las prestaciones reparadoras”. Esta ley, en su art. 2 define como ámbito de aplicación a “a) Los funcionarios y empleados del sector público nacional, de las provincias y sus municipios y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; b) Los trabajadores en relación de dependencia del sector privado; c) Las personas obligadas a prestar un servicio de carga pública.”

Seguro Ambiental

El Seguro Ambiental Obligatorio (SAO) es la garantía financiera exigible a toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice actividades riesgosas para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos, según lo establece la Ley General del

Ambiente (LGA) –Ley Nacional N° 25.675. La LGA dispone en su artículo 22 que “toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice actividades riesgosas para el ambiente tendrá la obligación de contratar un seguro de cobertura con entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que en su tipo pudiere producir...”. La norma define al daño ambiental colectivo en su artículo 27 como “toda alteración relevante que modifique negativamente el ambiente, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas, o los bienes o valores colectivos”. En este sentido, en el artículo 28 se establece que “el que cause el daño ambiental será objetivamente responsable de su restablecimiento al estado anterior a su producción. En caso de que no sea técnicamente factible, la indemnización sustitutiva que determine la justicia ordinaria interviniente, deberá depositarse en el Fondo de Compensación Ambiental”.

Con el objeto de concretar la implementación del SAO, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS) actual MAyDS, la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía de la Nación (SF) y la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) dictaron en conjunto una serie de resoluciones, cuya finalidad ha sido dar formato jurídico al instituto en cuestión, y de alguna forma efectivizar la obligación del artículo 22 de la LGA (FARN, 2010). Asimismo, mediante el Decreto 447/2019 se especifican los seguros o instrumentos financieros que deberán contratar aquellas personas que realicen actividades riesgosas para el ambiente:

- Resolución SAyDS N° 177/07 y sus resoluciones modificatorias N° 303/07 y N° 1.639/07: delinea las normas operativas para la contratación de los seguros ambientales previstos en el artículo 22 de la LGA. Presenta los lineamientos para la categorización de actividades riesgosas en función de su nivel de complejidad ambiental y con ello la obligación de contratar un seguro.
- Resolución SAyDS N° 206/16 y modificatorias. Dicha norma crea la Unidad de Evaluación de Riesgos Ambientales (UERA), que tiene como objetivo el desarrollo de tareas técnicas relacionadas con la determinación de actividades riesgosas, el alcance del daño al ambiente, la viabilidad de los planes de

recomposición, y establecer parámetros y pautas de recomposición del daño basados en criterios de riesgo (FARN, 2010).

- Resolución SAyDS N° 1.398/08 y modificatorias. Mediante esta norma se establecen los Montos Mínimos Asegurables de Entidad Suficiente (MMES) a través de la introducción de una metodología de cálculo en función de los riesgos de las actividades. El MMES será la suma que asegure la recomposición del daño ambiental de incidencia colectiva producido por un siniestro contaminante; y está determinado por diferentes variables, entre ellas cabe nombrar el Nivel de Complejidad Ambiental de la Actividad (NCA), la existencia de materiales peligrosos y la vulnerabilidad del emplazamiento (FARN, 2010).
- Resolución SAyDS N° 206/16 y modificatorias. Dicha norma crea la Unidad de Evaluación de Riesgos Ambientales (UERA), que tiene como objetivo el desarrollo de tareas técnicas relacionadas con la determinación de actividades riesgosas, el alcance del daño al ambiente, la viabilidad de los planes de recomposición, y establecer parámetros y pautas de recomposición del daño basados en criterios de riesgo (FARN, 2010).
- Resolución Conjunta SAyDS y SSN 2/2019. La norma aprueba las pautas básicas para las condiciones contractuales de las pólizas de seguro por daño ambiental de incidencia colectiva. Entre ellas se señala la duración anual de la cobertura, la facultad de la aseguradora de realizar de una Situación Ambiental Inicial para la efectiva cobertura y el alcance de la cobertura. Asimismo, dispone como requisito previo a la aprobación de planes de seguro por daño ambiental de incidencia colectiva la verificación técnico-contractual por parte de la SSN y la verificación de cumplimiento de requisitos ambientales por parte de la SAyDS.

3.3. NORMATIVA FERROVIARIA

La normativa que establece el marco general en materia ferroviaria se origina en la Ley 2.873 de Ferrocarriles Nacionales que, con sus modificatorias, rige sobre la

construcción y operación de ferrocarriles. La complementan normas técnicas específicas para vías y obras, surgidas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre vía. Cabe mencionar, entre las mismas, las Especificaciones técnicas para trabajos de movimientos de tierra y limpieza de terrenos y las Normas transitorias para la clasificación de materiales de vía.

Asimismo, se destacan la Ley 26.352/08 (y el Decreto N° 752/08 del Poder Ejecutivo Nacional) de creación de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE) y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), estableciendo las funciones, competencias, y ámbitos de actuación de las mismas. Entre las funciones y competencias de ADIFSE, se destaca “la confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción, rehabilitación y mantenimiento (...)” (art. 3).

- Resolución N° 1.413/08 (Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios):

Mediante Resolución N° 1.413/08 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se estableció “la transferencia a ADIFSE del patrimonio ferroviario, en jurisdicción del Organismo Nacional de Administración de Bienes (ONAB), organismo desconcentrado en la órbita de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, el cual se encuentra compuesto por los bienes muebles e inmuebles de origen ferroviario (...)”

3.4. NORMATIVA ELÉCTRICA

- Ley N° 24.065. Régimen de la Energía Eléctrica.

Esta Ley especifica las condiciones para la generación, transporte y distribución de electricidad. En la misma se crea el Ente Nacional Regulador de la Electricidad (ENRE) en la órbita de la Secretaría de Energía.

- Ley N° 19.552 de Servidumbre Administrativa de Electroductos.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Esta Ley regula las condiciones de restricciones a la propiedad originadas en la necesidad de expansión del sistema de transporte eléctrico, con las modificaciones introducidas por la Ley N° 24.065

- Resolución SE 77/98 y Resolución complementaria 1725/98.

Esta norma, modificatoria de la Resolución SE 15/92 - Manual de Gestión Ambiental del Sistema de Transporte Eléctrico de Extra a Alta Tensión, establece la obligatoriedad de presentación ante el ENRE de un Plan de Gestión Ambiental para la etapa de construcción y operación. Asimismo, indica la necesidad de considerar efectos tales como el impacto visual, efecto corona (radiointerferencia ruido audible), ruido y campos de baja frecuencia (eléctrico de inducción magnética). Su norma complementaria requiere de la presentación de un estudio de impacto ambiental ante el ENRE para la obtención del Certificado de Conveniencia y Necesidad Pública previsto en el artículo 11 de la Ley N° 24.065.

- Resolución ENRE 555/01 y normas modificatorias y complementarias.
- Resolución ENRE 1724/98.

Aprueba los procedimientos de medición de campos eléctricos, campos magnéticos, radio interferencia y ruido audible por efecto corona y ruido (nivel sonoro). Asimismo, indica que la elección de sitios y frecuencia de medición serán propuestos por al ENRE en ocasión de la presentación del PGA.

- Resolución N° 1725/98.

Establece los criterios para la elaboración de los informes de Impacto Ambiental presentados al ENRE.

- Resolución ENRE 129/2009 “Condiciones mínimas de Seguridad para Líneas Subterráneas Exteriores de Energía y Telecomunicaciones”.
- Resolución ENRE 400/2011 “Normas de Seguridad para ejecución de Trabajos en vía pública”.
- Resolución ENRE 401/2011 “Guía para trabajos de tendidos eléctricos subterráneos en proximidad con cañerías conductoras de gas”.

- Resolución ENRE 421/2011 “Seguridad Pública”.
- Resolución ENRE 190/2012 “Normas de Seguridad para ejecución de Trabajos de Instalaciones eléctricas en la vía pública”.
- Resolución ENRE 163/2013 “Condiciones mínimas de Seguridad para Estaciones Transformadoras”.
- Resolución ENRE 258/2017 “Vallados para trabajos en la vía pública”.

Al mismo tiempo, se deberán considerar las siguientes previsiones en materia de Higiene y Seguridad:

- El equipamiento a utilizar deberá responder a normas IRAM e IEC.
- Para su instalación se contemplarán las prescripciones de la Reglamentación AEA 95402, las recomendaciones y normas de diseño IRAM y VDE en cuanto a distancia de seguridad y mantenimiento, espacios de circulación, cercos y vallados, ejecución de empalmes y terminales, prueba de instalaciones, etc.
- Sistema de Puesta a Tierra diseñado y verificado según IEEE-80.
- Se respetarán las distancias mínimas de elementos bajo tensión, fijadas por la reglamentación AEA 95402 y la Norma VDE 0101.

4. MARCO NORMATIVO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Parte de la traza del FCGSM ramal Retiro-Pilar está ubicada dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por lo que resulta pertinente hacer mención a su legislación vigente en materia ambiental y social. La autoridad ambiental de la CABA es la Agencia de Protección Ambiental (APrA), encargada de emitir el Certificado de Aptitud Ambiental de las obras que se desarrollen dentro de su territorio a través de la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental.

4.1. CONSTITUCIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En relación con el art. 41 de la Constitución Nacional, en el capítulo Cuarto de la Carta Magna local también se hace referencia a la protección del ambiente. Se establece al ambiente como patrimonio común, donde las personas tienen derecho a disponer de

él, como también de cuidarlo. Y, en el artículo 26, en sus primeros párrafos describe que: “El ambiente es patrimonio común. Toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente sano, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras. Toda actividad que suponga en forma actual o inminente un daño al ambiente debe cesar. El daño ambiental conlleva prioritariamente la obligación de recomponer.”

Asimismo, en el artículo 14 se establece el derecho a toda persona a ejercer una acción de amparo, constanding las circunstancias descriptas más extensamente en el propio texto constitucional, “...en los casos en que se vean afectados derechos o intereses colectivos, como la protección del ambiente, del trabajo y la seguridad social, del patrimonio cultural e histórico de la Ciudad, de la competencia, del usuario o del consumidor.” Toda persona tiene derecho, a su solo pedido, a recibir libremente información sobre el impacto que causan o pueden causar sobre el ambiente actividades públicas o privadas.

En ese mismo orden, el art. 27 de la Constitución impulsa diversos aspectos a tener en cuenta que componen un ordenamiento territorial y ambiental para que sea participativo y permanente. Esto se debe a que se busca desplegar 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.” El inciso 9, 11 y 13 promueven: “La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte (...) El uso racional de materiales y energía en el desarrollo del hábitat. (...) Un desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental, el uso de tecnologías no contaminantes y la disminución en la generación de residuos industriales.”

El último artículo del presente capítulo (art. 30) marca la “obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública.”

4.2. NORMATIVA AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

La Ley N° 123 establece en su art. 2 que la Evaluación de Impacto Ambiental es “el procedimiento técnico administrativo destinado a identificar e interpretar, así como a prevenir o recomponer los efectos de corto, mediano y largo plazo que actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos públicos o privados, pueden causar al ambiente”. Asimismo, el art. 5 declara que las “actividades, proyectos, programas o emprendimientos de construcción, (...) susceptibles de producir impacto ambiental de relevante efecto, deben someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) como requisito previo a su ejecución o desarrollo...”.

A continuación, se presentan las principales normas existentes relacionadas a las distintas temáticas o áreas ambientales vinculadas a la obra.

Tabla 1. Normativa ambiental aplicable de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Componente: Aire	
Ley N° 1356	Ley de Calidad Atmosférica. Esta ley regula en materia de preservación del recurso aire y la prevención y control de la contaminación atmosférica.
Decreto N° 198/2006	Decreto Reglamentario de la Ley N° 1356.
Componente: Residuos	
Ley N° 1.854	Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (modificada por la Ley N° 5966). Establece el conjunto de pautas, principios, obligaciones y responsabilidades para la gestión de los residuos sólidos urbanos que se generan en el ámbito de la CABA. Comprende las etapas de generación, disposición inicial selectiva, recolección diferenciada, transporte, tratamiento y transferencia, manejo y aprovechamiento para reducir la disposición final de RSU.
Decreto N° 639/2007	Decreto reglamentario de la Ley N° 1854.
Ley N° 154	Ley de Residuos Patogénicos. Regula la generación, manipulación, almacenamiento, recolección, transporte, tratamiento y disposición final de todos los residuos patogénicos generados en el territorio de la Ciudad.
Decreto N°1.886/2001	Decreto reglamentario de la Ley N° 154.
Ley N° 2.214	Ley de Residuos Peligrosos. Esta Ley regula la generación, manipulación, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos peligrosos en la CABA. Establece que los generadores de residuos peligrosos deberán inscribirse en el Registro de Generadores de Residuos Peligrosos., debiendo tramitarse el correspondiente Certificado de Gestión de Residuos Peligrosos y el Manifiesto.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Decreto N° 2.020/2007	Decreto reglamentario de la Ley N° 2214.
Resolución N° 182/2015	Modifica el Decreto 2020/07 estableciendo una nueva fórmula de categorización y un procedimiento de acuerdo a su resultado para los generadores de Residuos Peligrosos a fin de la simplificación del trámite administrativo de su registro.
Componente: Ruido	
Ley N° 1540	Ley de Control de la Contaminación Acústica en la CABA. El objetivo de la misma es prevenir, controlar y corregir la contaminación acústica que afecta a la salud de las personas y al ambiente, protegiéndolos contra ruidos y vibraciones provenientes de fuentes fijas y móviles, y regular las actuaciones específicas en materia de vibraciones.
Decreto N° 740/2007	Decreto reglamentario de la Ley N° 1540.
Componente: Agua	
Ley N° 3295	Ley de Gestión Ambiental del Agua. Regula la gestión ambiental del agua de dominio público de la CABA. Fija los estándares de calidad para las aguas de dominio público y establece los límites de vertido de efluentes líquidos a cursos superficiales y a conductos pluviales. Los mismos no podrán exceder las tolerancias establecidas en el Decreto Nacional 674/89 o la norma que lo reemplace. Establece las condiciones para la otorgación de determinados permisos (extracción de agua subterránea, extracción de agua de cursos superficiales, vuelco de efluente líquidos a conductos pluviales o curso de agua superficial).
Componente: Pasivos Ambientales	
Resolución N° 326/2013	Establece el procedimiento de evaluación ambiental de sitios potencialmente contaminados con hidrocarburos y su recomposición; el Plan de Tareas de Manejo de Contingencias; el procedimiento para el retiro del sistema de almacenamiento subterráneo de hidrocarburos (tanques, cañerías y accesorios) SASH; y el retiro del sistema de almacenamiento aéreo de hidrocarburos (tanques, cañerías y accesorios) SAAH. Aprueba el contenido del Estudio de Información Ambiental y de los niveles guías y pautas de evaluación, y del Plan de Recomposición Ambiental. Establece la necesidad de tramitación de la Constancia de No Necesidad de Recomposición Ambiental o el Conforme de Recomposición Ambiental según corresponda.
Componente: Biodiversidad	
Ley N° 3.263	Ley de Arbolado Público Urbano. Establece que para las tareas de poda, extracción, tala o plantación se deberá contar con la autorización por parte de la autoridad de aplicación. Indica que se le debe dar prioridad para la plantación y/o reposición del arbolado público a las especies autóctonas nativas de la República Argentina, que se adapten a las condiciones ambientales urbanas y al sitio de plantación.

Componente: Seguro Ambiental	
Resolución N° 2/2015	Establece que a efectos de obtener, modificar o renovar los respectivos permisos e inscripciones que otorga la Agencia de Protección Ambiental, los interesados deberán acompañar, previamente, con carácter de declaración jurada, el cálculo del Nivel de Complejidad Ambiental (NCA) de su establecimiento, en los términos de la Resolución de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (SAyDS) N° 177/07 (modificada por Resoluciones SAyDS N° 303/07, 1639/07, 1398/08, 372/10, 481/11, 42/12, 661/10, 1638/12 y 177/13) o las que en un futuro las reemplacen, suscripto por un profesional inscripto en el Registro de Evaluación Ambiental de la Ley N° 123.

Fuente: elaboración propia en base al Digesto normativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

5. MARCO NORMATIVO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Al estar contenida parte de la traza del FCGSM ramal Retiro-Pilar dentro de la Provincia de Buenos Aires se debe hacer mención a la legislación vigente en dicha provincia, que cuenta con normativa aplicable a las obras concernientes al proyecto dentro de su jurisdicción. Su autoridad ambiental, es el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires (ex Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible), encargada de emitir la Declaración de Impacto Ambiental de las obras que se desarrollen dentro del territorio provincial, cuya categorización determine el requerimiento de la realización y presentación de un Estudio de Impacto Ambiental y su aprobación por ella.

5.1. CONSTITUCIÓN DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La Constitución de la Provincia de Buenos Aires, en su art. 28, establece que sus habitantes tienen el derecho a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo y protegerlo en su provecho y en el de las generaciones futuras.

De acuerdo a la Constitución, la Provincia ejerce el dominio sobre el ambiente y los recursos naturales de su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, el mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos naturales de la zona económica exclusiva, con el fin de asegurar una gestión ambientalmente adecuada.

Asimismo en su art. 28 establece que deberá “controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen el ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire, agua y suelo (...). Asimismo, asegurará políticas de conservación y recuperación de calidad de agua, aire y suelo compatible con la exigencia de mantener su integridad física y su capacidad productiva, y el resguardo de áreas de importancia ecológica, de la flora o de la fauna”.

5.2. NORMATIVA AMBIENTAL PROVINCIAL

En lo que se refiere al ambiente en general, y en referencia a normas específicas, se cuenta con la Ley N° 11.723/95 (y sus modificaciones), sobre Recursos Naturales y Medio Ambiente.

Si bien no está reglamentada en su totalidad, en su art.1, define que la presente ley, conforme el artículo 28° de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, tiene por objeto la protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente en general en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, a fin de preservar la vida en su sentido más amplio; asegurando a las generaciones presentes y futuras la conservación de la calidad ambiental y la diversidad biológica.

El art. 2, garantiza a todos los habitantes de la Provincia de Buenos Aires, los siguientes derechos:

- a) a gozar de un ambiente sano, adecuado para el desarrollo armónico de la persona,
- b) a la información vinculada al manejo de los recursos naturales que administre el Estado,
- c) a participar de los procesos en que esté involucrado el manejo de los recursos naturales y la protección, conservación, mejoramiento y restauración del ambiente en general, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación de la presente Ley.

Según el art. 5, el Poder Ejecutivo Provincial y los municipios garantizarán, en la ejecución de las políticas de gobierno la observancia de los derechos reconocidos en el

art. 2, así como también de los principios de la política ambiental, estableciendo en su Inciso b) a que “todo emprendimiento que implique acciones u obras que sean susceptibles de producir efectos negativos sobre el ambiente y/o sus elementos debe contar con una evaluación de impacto ambiental previa”.

Según el art. 6, el Estado Provincial y los municipios tienen la obligación de fiscalizar las acciones antrópicas que puedan producir un menoscabo al ambiente, siendo responsables de las acciones y de las omisiones en que incurran.

El art. 7 define que en la localización de las actividades productivas de bienes y/o servicios, en el aprovechamiento de los recursos naturales y en la localización y regulación de los asentamientos humanos deberá tenerse en cuenta el ambiente global, caracterizado a través de sus componentes naturales o de las actividades humanas.

En su art. 10, define que todos los proyectos consistentes en la realización de obras o actividades que produzcan o sean susceptibles de producir algún efecto negativo al ambiente de la Provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, deberán obtener una Declaración de Impacto Ambiental expedida por la Autoridad Ambiental provincial o municipal según las categorías que establezca la reglamentación de acuerdo a la enumeración enunciativa incorporada en el Anexo II de la citada Ley.

Asimismo, el art. 22, señala que la Autoridad Ambiental provincial expedirá la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) y tendrá la obligación de verificar periódicamente el cumplimiento de aquéllas.

Según el art. 74, la provincia asegurará a cada municipio el poder de policía suficiente para la fiscalización y cumplimiento de las normas ambientales garantizándole la debida asistencia técnica. Según el art. 75, todo municipio podrá verificar el cumplimiento de las normas ambientales inspeccionando y realizando constataciones a efectos de reclamar la intervención de la autoridad competente. Asimismo, en caso de emergencia podrá tomar decisiones de tipo cautelar o precautorio dando inmediato aviso a la autoridad que corresponda.

El Anexo II de la citada Ley, define los Proyectos de obras o actividades sometidas al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental por la autoridad ambiental provincial; dentro de las cuales se podría suscribir esta obra de renovación de la infraestructura ferroviaria, como tipo de obra que necesita de la aprobación de un Estudio de Impacto Ambiental.

Por otra parte, de la misma manera que en el escenario nacional, las sucesivas normativas emergentes apuntan a la especificidad de los alcances de cada una de ellas.

A continuación se presentan las distintas temáticas o áreas ambientales vinculadas a la obra, mencionando para cada caso la norma provincial de aplicación.

Tabla 2. Normativa ambiental aplicable de la Provincia de Buenos Aires.

Componente: Aire	
Ley N° 5.965	<p>Ley de protección a las fuentes de provisión, cursos y cuerpos receptores de agua y de la atmósfera. Prohíbe todo tipo de descarga de efluentes. Delega el poder de policía a los Municipios.</p> <p>Prohíbese a las reparticiones del Estado, entidades públicas y privadas y a los particulares; el envío de efluentes residuales sólidos, líquidos o gaseosos, de cualquier origen, a la atmósfera, a canalizaciones, acequias, arroyos, riachos, ríos y a toda otra fuente, cuerpo o cuerpo receptor de agua, superficial o subterráneo, que signifique una degradación o desmedro del aire o de las aguas de la Provincia, sin previo tratamiento de depuración o neutralización que los convierta en inocuos e inofensivos para la salud de la población o que impida su efecto pernicioso en la atmósfera y la contaminación, perjuicios y obstrucciones en las fuentes, cursos y cuerpos de agua.</p>
Decreto N° 1.074/18	Reglamentario de la Ley N° 5.965/5. Complementa a esta última e introduce algunas modificaciones.
Decreto N° 2.009/60	Reglamentario de la Ley N° 5.965/5. Regula las condiciones de efluentes líquidos mientras que el Decreto N° 1074/18 lo hace de los efluentes gaseosos.
Resolución OPDS N° 559/19	Resolución complementaria del Decreto N° 1074/18 reglamentario en materia de efluentes gaseosos de la Ley N° 5.965/98. Exige la presentación de una Declaración Jurada de efluentes gaseosos para la obtención, renovación o modificación de la Licencia de Emisiones de Gases a la Atmósfera, indicando técnicas de muestreo y análisis. Aplica modelos de difusión atmosférica a efluentes gaseosos.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Componente: Residuos	
Ley N° 11.382/92	Modifica la Ley N° 8.031/73 (Código de faltas) en lo referente a transporte, depósito y otros referentes a residuos.
Ley N° 13.592	Gestión integral de los residuos sólidos urbanos.
Decreto N° 1.215/10	Decreto reglamentario de la Ley N° 13.592.
Ley N° 11.720/97	<p>Residuos especiales. Generación y manipulación. Esta ley regula la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos especiales en el territorio de la Provincia de Buenos Aires.</p> <p>La Ley crea, entre otras cosas: a) un Registro a ser llevado a cabo y actualizado permanentemente por la Secretaría de Política Ambiental, autoridad de aplicación de la ley de referencia; b) un Registro Provincial de Tecnología, a ser llevado a cabo también por la Autoridad de Aplicación; c) un Registro de Profesionales para el estudio de Impacto Ambiental, coincidente con el creado por la Ley 11.459 y su reglamentación; y d) un Manifiesto en el que se detalle la naturaleza y cantidad de los residuos, su origen, transferencia del generador al transportista, y de éste a la planta de tratamiento, almacenamiento o disposición final, así como los procesos de tratamiento y eliminación a los que fueren sometidos y cualquier otra operación que respecto a los mismos se realizase.</p>
Decreto N° 806/97	Reglamenta la Ley N° 11.720/97. Establece que la Autoridad de Aplicación será la Secretaría de Política Ambiental de la Provincia de Buenos Aires quién deberá hacer cumplir los fines de la Ley 11.720 teniendo en cuenta incentivar "el tratamiento y disposición final de los residuos especiales en zonas críticas donde se encuentren radicados un gran número de generadores de residuos de esta clase y no cuenten con posibilidades de efectuar el tratamiento en sus propias plantas, provocando inminente a la población circundante y al ambiente.
Resolución N° 344/98	Exceptúa a los generadores no industriales de residuos peligrosos de la inscripción en el Registro de Generadores de Residuos Especiales. Esto no exime a dichos generadores del cumplimiento de los requisitos de la Ley N° 11.720 y su normativa complementaria en lo que respecta a una correcta gestión de los mismos.
Resolución SPA N° 214/98	Determina el cálculo del nivel de complejidad ambiental de actividades industriales y no industriales.
Componente: Ruido	
Resolución N° 159/96 de la SPA	Resolución complementaria de la Ley N° 11.175 (modificada por la Ley N° 11.737). Aprueba la Norma IRAM N° 4.062 y recomienda su aplicación por parte de todos los Municipios de la provincia para el estudio de ruidos

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

	molestos al vecindario.
Resolución N° 94/02	Actualiza el método de medición y clasificación de ruidos molestos al vecindario.
Componente: Ordenamiento del Suelo	
Ley de Ordenamiento del Uso del Suelo N° 8.912/77. Texto ordenado mediante Decreto-Ley N° 10.128/83 y Decretos N° 1.549/83, 9.404/86, 3.389/87 y 1.372/88	Clasifica el territorio, regula el proceso de ocupación del mismo, la ampliación o formación de núcleos urbanos, prescribe el uso, ocupación y subdivisión del suelo, prohibiendo expresamente los usos molestos, nocivos o peligrosos, los que serán localizados en zonas especiales (art. 30).
Componente: Agua	
Ley 12.257. Código de Aguas de la Provincia de Buenos Aires y modificatorias.	Este código establece la protección, conservación y manejo del recurso hídrico. Comprende la planificación hidrológica, emergencias hídricas, vedas sanitarias, el inventario físico del agua, así como la fijación de la línea de ribera. Establece distintos usos con sus correspondientes permisos y concesiones. Estos usos se discriminan en: agropecuario, industrial, recreativo, deportivo y de esparcimiento, así como también para el uso energético, minero, piscícola, para la flotación y navegación y el uso del agua con propiedades terapéuticas, medicinales y termales.
Decreto 3.511/07	Decreto reglamentario de la Ley N° 12.257.
Decreto 2.814/00	Crea la autoridad de aplicación en materia hídrica provincial, Autoridad del Agua.
Componente: Pasivos Ambientales	
Ley N° 14.343 (23/01/2012). Pasivos ambientales.	Surge de la obligación de recomponer por parte del responsable, causante del daño, aquellos sitios contaminados con el objeto sanearlos. La auditoría de cierre o de transferencia es un instrumento técnico, utilizado toda vez que un establecimiento cesa sus actividades o en caso de transferir la firma.
Resolución OPDS 95/2014	Indica procedimientos a seguir, criterios para la identificación y caracterización de sitios contaminados a la vez que determina objetivos de remediación los mismos.
Componente: Biodiversidad y Áreas protegidas	
Ley N° 10.907. Reservas y parques naturales.	La Ley N° 10.907 y sus modificatorias establecen el régimen regulatorio para la declaración de reservas naturales, sus usos, la nomenclatura para su identificación, etc.

<p>Ley N° 12.704 (26/06/01). Paisaje Protegido o Espacio Verde de Interés Provincial.</p>	<p>Aquellas áreas naturales o antropizadas con valor escénico, científico, sociocultural, ecológico u otros, conformadas por elementos de la fauna y la flora autóctona y/o exótica pueden ser declarados “paisajes protegidos”, y aquellas áreas urbanas o periurbanas forestadas o no, con fines ambientales, recreativos, educativos, eco-turísticos o urbanísticos pueden ser declarados “espacios verdes”. Ambas declaraciones previamente deben contar con un estudio ambiental que justifique tal declaración. Estas áreas si bien son declaradas de interés por ley provincial, el ámbito de aplicación son los municipios donde se encuentran y gozan de su protección, conservación, control y fiscalización y planes de manejo.</p>
<p>Decreto N° 2.314/11</p>	<p>Reglamenta la Ley N° 12.704.</p>
<p>Ley N° 12.276 (05/4/1999). Arbolado Urbano</p>	<p>Trata sobre la forestación urbana o rural con especies arbóreas o arbustivas en lugares de uso público. Se implementa a través de los municipios quienes anualmente deben establecer un plan de forestación en el que incluirán poda, tala, extracción de ejemplares, así como un plan regulador de arbolado en el que se incluya: forestación, reforestación, acompañadas de un plan de manejo y conservación.</p>
<p>Resolución 338/10. Plan Provincial de Forestación - Mitigación al Cambio Climático</p>	<p>Promueve la forestación y reforestación con especies nativas para la recuperación del paisaje natural de la provincia, promueve la formación de corredores biológicos y la creación de viveros y bancos de germoplasma.</p>
<p>Otros temas</p>	
<p>Ley Provincial N° 11.769 (05/02/1996) y modificatorias Ley N° 13.149929 y Ley N°13.173 - Decreto Reglamentario N° 2.479/04.</p>	<p>Establecen el marco regulatorio del sector eléctrico de la Provincia, en lo referente a las actividades de generación, transporte y distribución de energía eléctrica.</p>
<p>Ley Provincial N° 5.156 y su modificatorio Decreto-ley 9687/1981.</p>	<p>Concesiones y servicios públicos de electricidad.</p>
<p>Decreto Ley 6.769/58, Ley Orgánica de las Municipalidades.</p>	<p>Esta ley regula la radicación, habilitación y funcionamiento de los establecimientos comerciales e industriales en el ámbito municipal en todo el territorio provincial. De acuerdo a esta ley los municipios son también los encargados de la prevención de la contaminación ambiental de los cursos de agua y de asegurar la conservación de los recursos naturales en el ámbito de su jurisdicción.</p>

Fuente: elaboración propia en base al **Digesto normativo provincial**¹.

¹ Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS). Disponible en: <http://www.opds.gba.gov.ar/normativas-provinciales>

6. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

De acuerdo a las Políticas del BID, este Proyecto ha sido categorizado como de “Categoría B” por la Unidad de Salvaguardas Ambientales, es decir, que no se prevén impactos ambientales y/o sociales significativos que pudieran poner en riesgo el entorno natural y/o social, debido principalmente porque se trata en general de obras de rehabilitación y mejoramiento del sistema férreo existente. Esta categoría corresponde a proyectos “que puedan causar principalmente impactos negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas”.

Sin embargo, su ejecución activa determinadas Políticas Ambientales y Sociales del Banco, a ser tenidas en cuenta en el EIAS.

Dichas Políticas son las siguientes:

- Política Ambiental y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703);
- Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704);
- Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761);
- Política de Acceso a la Información (OP-102); y
- Política de Reasentamiento Involuntario (OP-170).

i) Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703)

El objetivo de esta Política es impulsar la misión del BID en América Latina y el Caribe para lograr un crecimiento económico sostenible y para cumplir objetivos de reducción de pobreza consistentes con la sostenibilidad ambiental de largo plazo.

Los objetivos específicos de la Política son: (i) potenciar la generación de beneficios de desarrollo de largo plazo para los países miembros, a través de resultados y metas de sostenibilidad ambiental en todas las operaciones y actividades del Banco y a través del fortalecimiento de las capacidades de gestión ambiental de los países miembros prestatarios; (ii) asegurar que todas las operaciones y actividades del Banco sean ambientalmente sostenibles, conforme lo establecen las directrices establecidas en la presente Política; e (iii) incentivar la responsabilidad ambiental corporativa dentro del Banco mismo.

Dentro de esta Política, para este caso se activan las siguientes Directivas:

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

- Políticas del Banco (B.1). El Banco financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las directrices de esta Política, y que sean consistentes con las disposiciones relevantes de otras Políticas del BID.
- Legislación y Regulaciones Nacionales (B.2). Los subproyectos que se financien con recursos del Proyecto deben cumplir con la respectiva legislación ambiental (en el ámbito de la PBA y de la CABA) a través de su respectiva autoridad ambiental de aplicación (Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires y APrA).
- Pre-evaluación y Clasificación (B.3). La Política del Banco requiere que todas las operaciones que éste financie deben ser pre-evaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales y sociales potenciales.
- Consultas (B.6). Tomando en cuenta esta directriz, se incluyen los procedimientos y alcances de los procesos de consulta y participación ciudadana, para ser aplicados en cada uno de los subproyectos que se financie con recursos del Proyecto. Los requerimientos o alcance de estos procesos de consulta serán en función de la Categoría Ambiental y Social de los subproyectos.
- Supervisión y Seguimiento (B.7). El Banco será el responsable de supervisar el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardias y que estarán plasmados en el respectivo acuerdo de préstamo del Programa.
- Hábitats Naturales y Sitios Culturales (B.9). De acuerdo a esta directriz, el Banco no apoyará operaciones y actividades que en su opinión afecten negativamente hábitats naturales críticos o sitios de importancia cultural y física.
- Prevención y Reducción de la Contaminación (B.11). Se deberán cumplir con los estándares de emisiones y vertimientos reconocidos por los Bancos multilaterales y con base en las condiciones locales y la respectiva legislación y normativas en el ámbito de la PBA y de la CABA.

ii) Política de Acceso a la Información (OP-102)

Mediante la aplicación de esta política el Banco quiere demostrar el uso transparente que hace de los fondos públicos y, al estrechar sus relaciones con los interesados,

mejorar la calidad de sus operaciones y actividades de conocimiento y fortalecimiento de capacidad. La política se aplicará a la información generada por el BID y a cierta información en su poder, con sujeción a una lista de excepciones.

iii) Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704)

La política del BID sobre gestión del riesgo de desastres tiene por propósito orientar la acción de la institución para asistir a sus prestatarios en la reducción de riesgos derivados de amenazas naturales y en la gestión de desastres, a fin de favorecer el logro de sus objetivos de desarrollo económico y social.

La política tiene dos objetivos específicos, que están relacionados entre sí:

- Dar mayor eficacia al BID en la tarea de ayudar a sus prestatarios a realizar una gestión sistemática de los riesgos relacionados con amenazas naturales mediante la determinación de esos riesgos, la reducción de la vulnerabilidad y la prevención y mitigación de los consiguientes desastres antes de que ocurran.
- Facilitar la prestación de asistencia rápida y adecuada del BID a sus países miembros prestatarios en casos de desastre, en un esfuerzo por revitalizar eficientemente sus iniciativas de desarrollo y evitar que se vuelva a crear una situación de vulnerabilidad.

iv) Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)

La presente política operativa toma en consideración la experiencia del BID en su apoyo a la integración de las mujeres como líderes, participantes y beneficiarias del desarrollo; refleja los avances en el estatus de la mujer y la igualdad de género ocurridos en la región, así como los desafíos emergentes. Integra una perspectiva de género que busca que mujeres y hombres tengan las mismas condiciones y oportunidades para alcanzar su potencialidad en términos sociales, económicos, políticos y culturales; y acuerda mecanismos concretos para asegurar su aplicación efectiva y la evaluación de sus resultados.

El objetivo de la Política es fortalecer la respuesta del BID a los objetivos y compromisos de sus países miembros en América Latina y el Caribe de promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer. La Política identifica dos líneas de acción: 1) la acción proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco; y 2) la acción preventiva, que integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras.

v) Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710)

Esta política abarca todo desplazamiento físico involuntario de personas causado por un proyecto. Para el caso de las obras de electrificación del FCGSM, no se prevé reasentamiento asociado con este subcomponente financiado por el BID para el proyecto.

ANEXO III. CARTOGRAFÍA

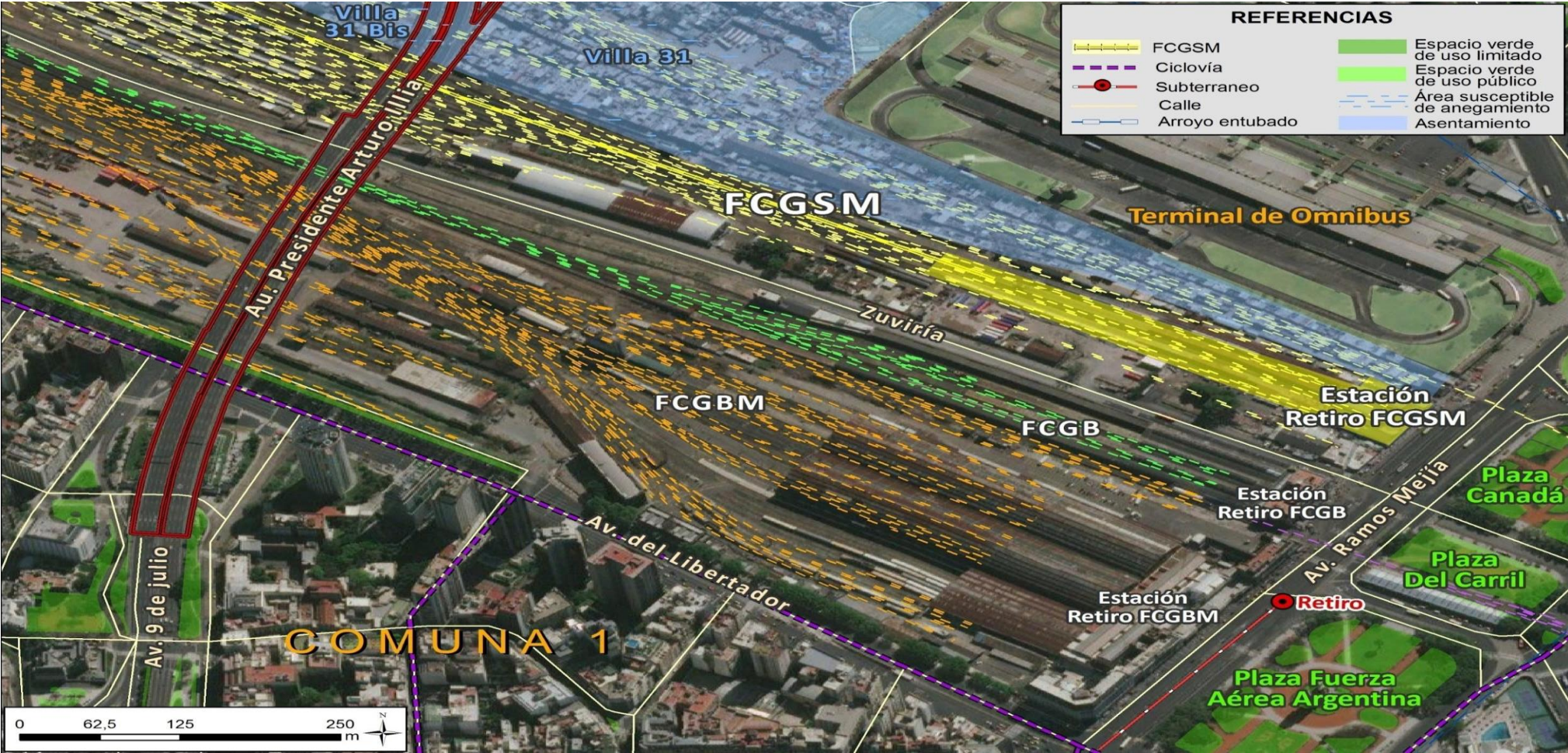
A continuación se presentan las imágenes cartográficas en torno a las estaciones del FCGSM las cuales presentan un detalle de la estación, el sector aledaño al mismo, y las vías de circulación, principales y secundarias.

El ámbito del Proyecto abarca las siguientes estaciones:

- Retiro
- Palermo
- Villa Crespo
- La Paternal
- Villa del Parque
- Villa Devoto
- Sáenz Peña
- Santos Lugares
- Caseros
- El Palomar
- Hurlingham
- W. C. Morris
- Bella Vista
- Muñiz
- San Miguel
- José C. Paz
- Sol y Verde
- Pte. Derqui
- Villa Astolfi
- Pilar

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Figura 1. Vista detallada de la estación Retiro.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 2. Vista detallada de la estación Palermo.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 3. Vista detallada de la estación Villa Crespo.



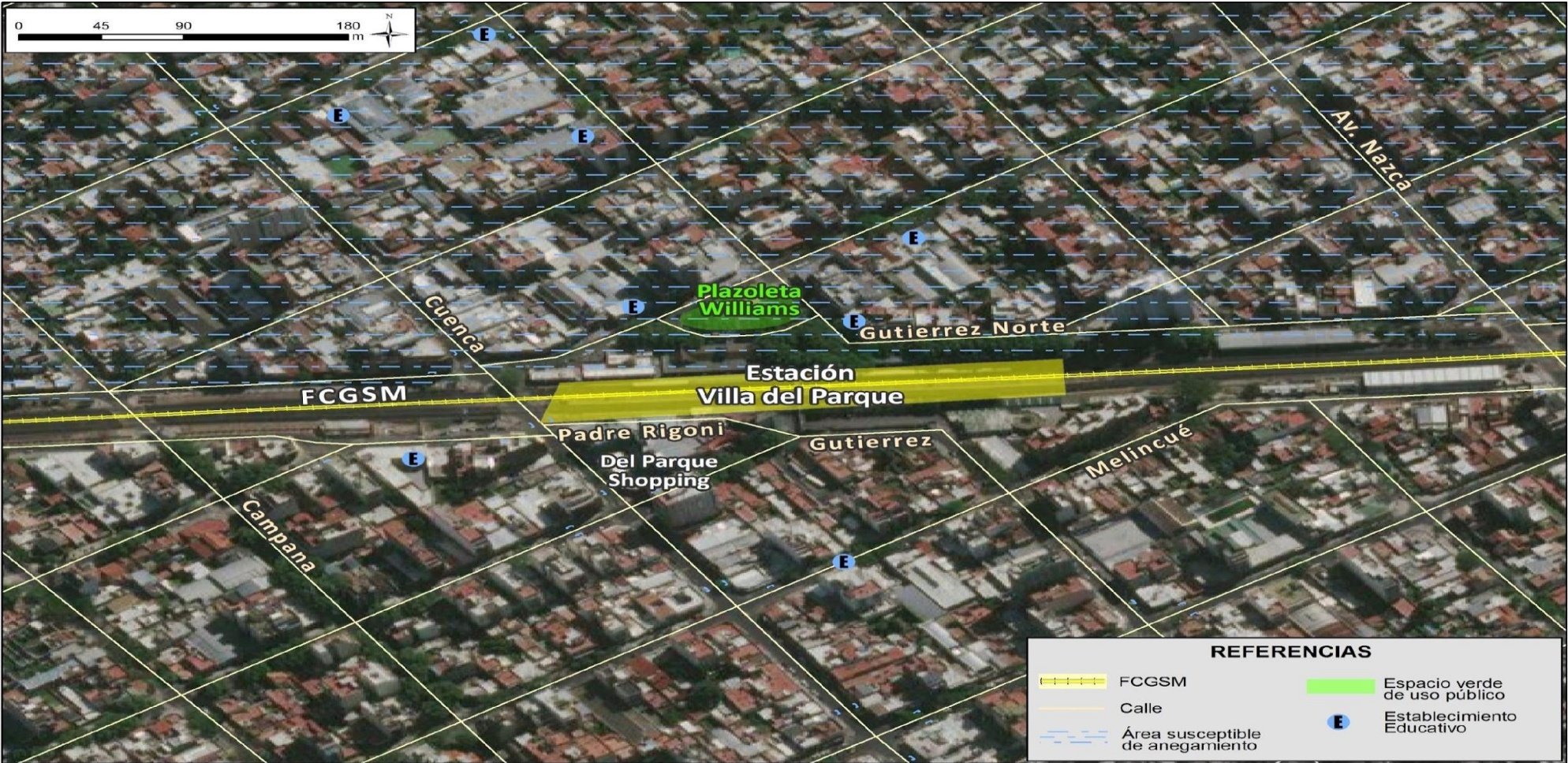
Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 4. Vista detallada de la estación La Paternal.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

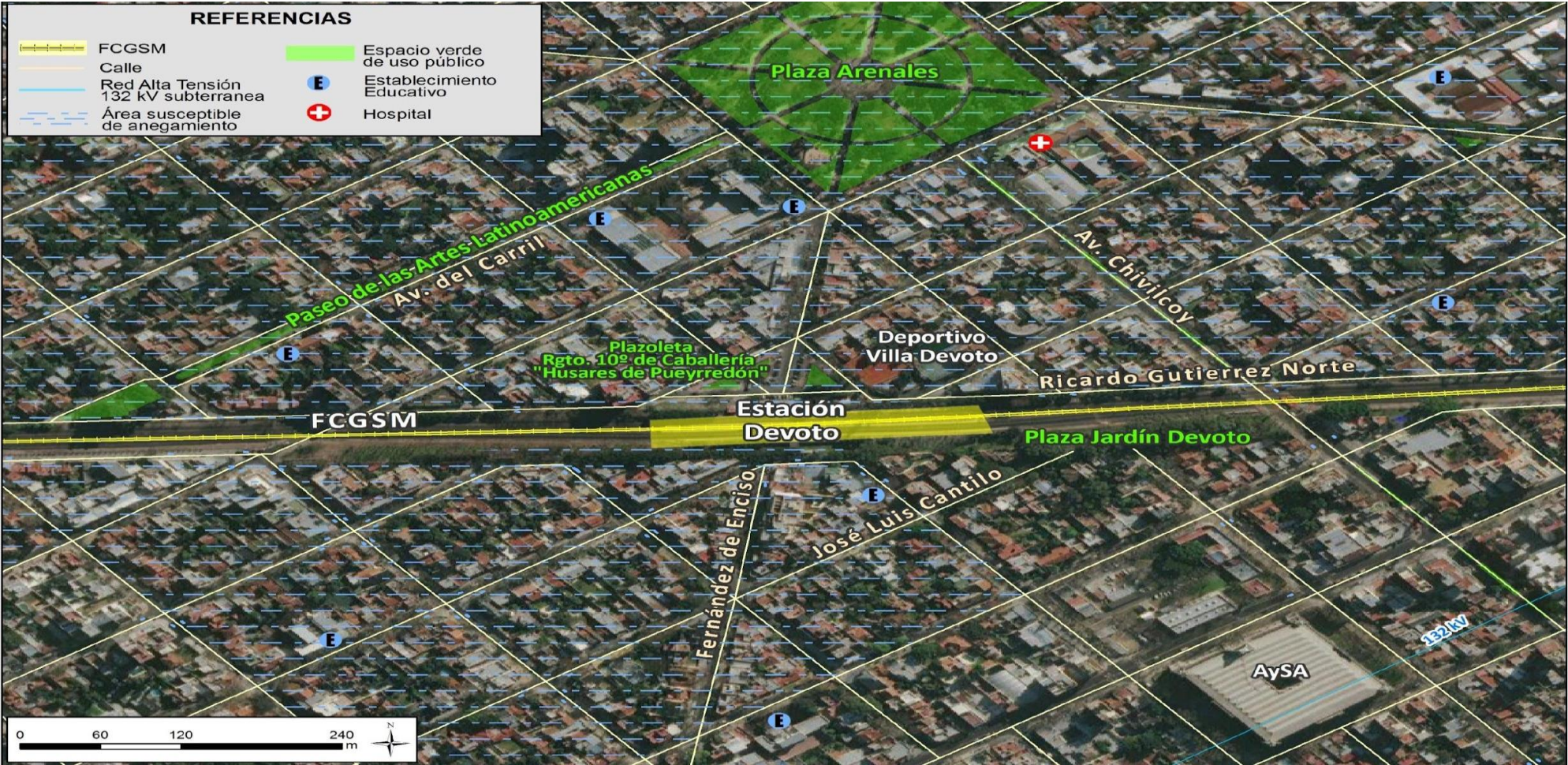
Figura 5. Vista detallada de la estación Villa del Parque.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

Figura 6. Vista detallada de la estación Devoto.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 7. Vista detallada de la estación Sáenz Peña.



Fuente: elaboración propia en base a Buenos Aires Data, IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 8. Vista detallada de la estación Santos Lugares.



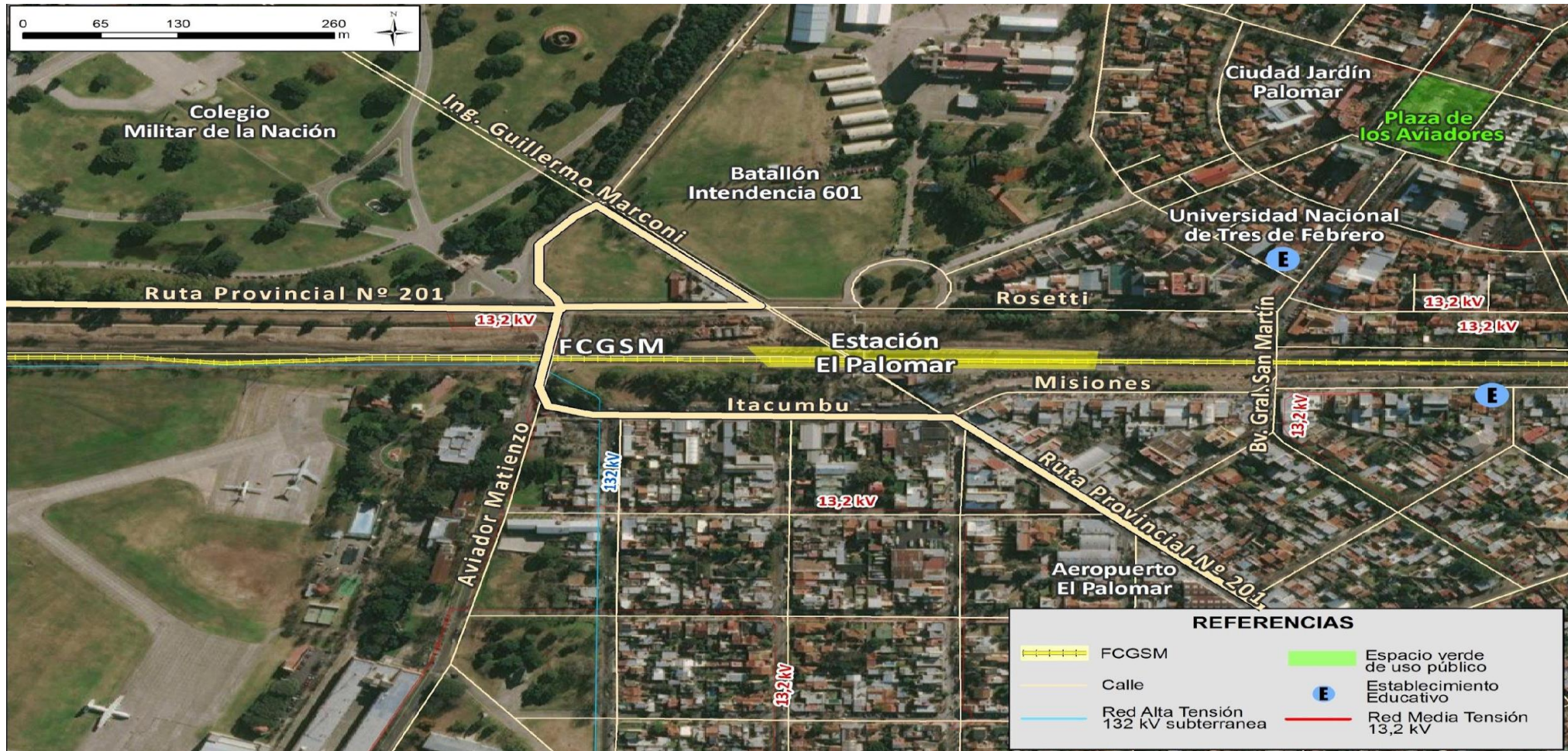
Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 9. Vista detallada de la estación Caseros.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

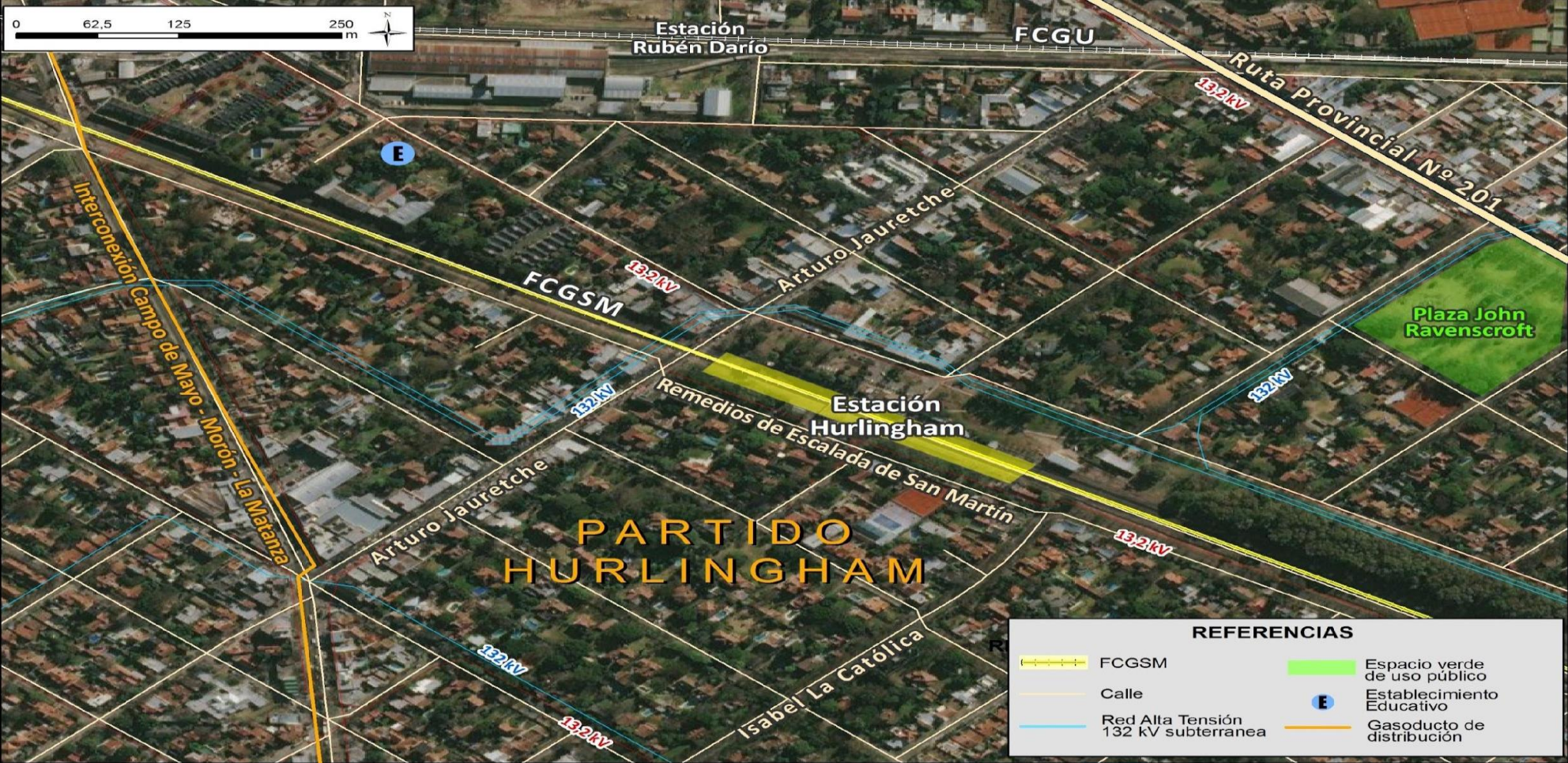
Figura 10. Vista detallada de la estación El Palomar.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Figura 11. Vista detallada de la estación Hurlingham.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 12. Vista detallada de la estación W. C. Morris.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 13. Vista detallada de la estación Bella Vista.



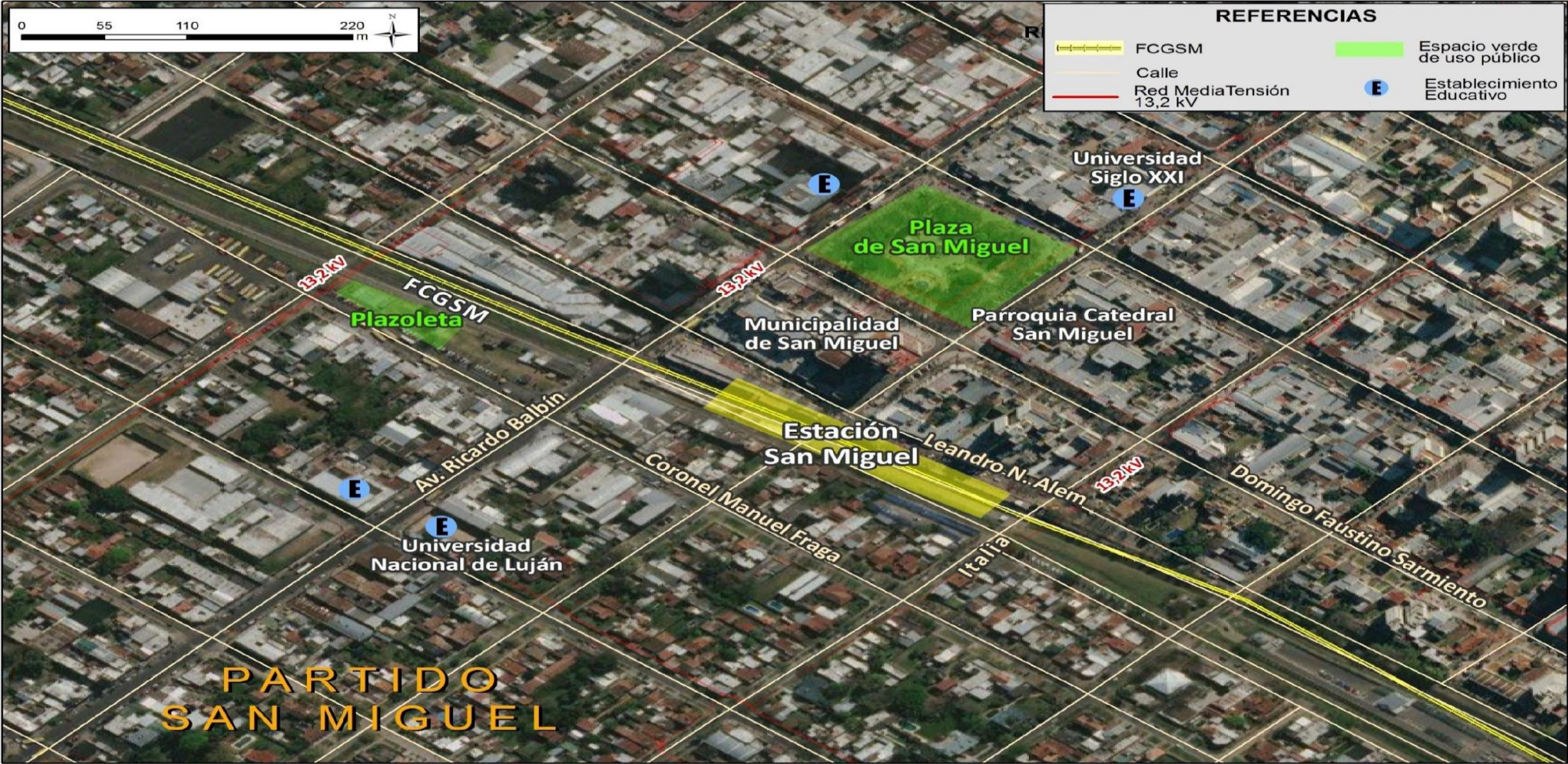
Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 14. Vista detallada de la estación Muñiz.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 15. Vista detallada de la estación San Miguel.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 16. Vista detallada de la estación José C. Paz.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 17. Vista detallada de la estación Sol y Verde.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 18. Vista detallada de la estación Pte. Derqui.



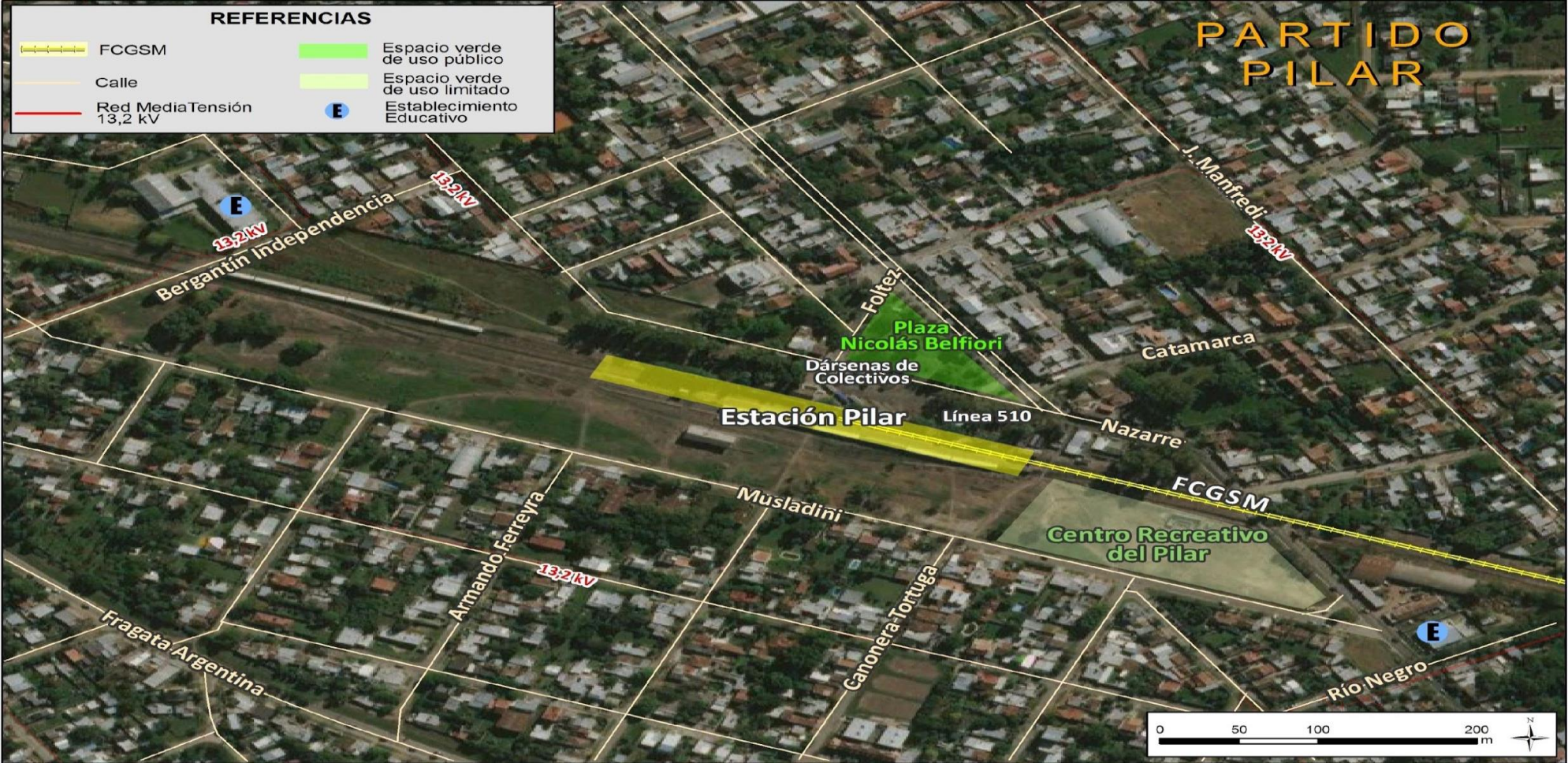
Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 19. Vista detallada de la estación Villa Astolfi.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

Figura 20. Vista detallada de la estación Pilar.



Fuente: elaboración propia en base a IGN, servicio WMS de la Secretaría de Energía de la Nación, sitio web Techo e imagen satelital Bing Maps (2017).

ANEXO IV. PRIMERA CONSULTA PÚBLICA

INTRODUCCIÓN

Este documento describe el plan de implementación de consulta a la comunidad que se realizó el 27 de marzo de 2017 en el marco del “Proyecto de Mejora del FFCC General San Martín: Ramal Retiro-Pilar”.

La consulta pública es un proceso formal, público y organizado que sigue una metodología y busca dar información fidedigna, con el objetivo de recibir insumos respecto a un proyecto.

Su realización en este caso no es un requerimiento de las autoridades de aplicación - la Ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires - dado que el proyecto de electrificación se considera una adecuación a la traza existente. Sin embargo, es un pedido formal del Banco Interamericano de Desarrollo, ya que en sus políticas medioambientales y sociales, se incluye como requerimiento la consulta pública a desarrollarse en el contexto de los estudios de impacto ambiental.

La consulta pública fue denominada “Jornada de Participación Ciudadana Proyecto de Mejora del FFCC General San Martín Retiro - Pilar” y se desarrolló en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. San Miguel se ubica aproximadamente en el centro geográfico del proyecto y tiene un alto nivel de demanda del servicio del ferrocarril.

OBJETIVOS

Los objetivos de la jornada fueron:

- Conocer las posiciones de los grupos de interés involucrados;
- Permitir a los miembros de la comunidad alcanzar un nivel de conocimiento completo y transparente respecto de las características del proyecto y los organismos que lo llevarán adelante;
- Identificar eventuales riesgos o amenazas que no hayan sido tenidas en cuenta durante el diseño y validar los impactos ambientales y sociales identificados por el equipo técnico; y

- Fomentar e incluir innovación social apoyándose en la participación de la ciudadanía para identificar oportunidades de desarrollo adicional.

METODOLOGÍA APLICADA

La metodología utilizada para la elaboración de la Jornada de Participación Ciudadana se estructuró en tres etapas concretas:

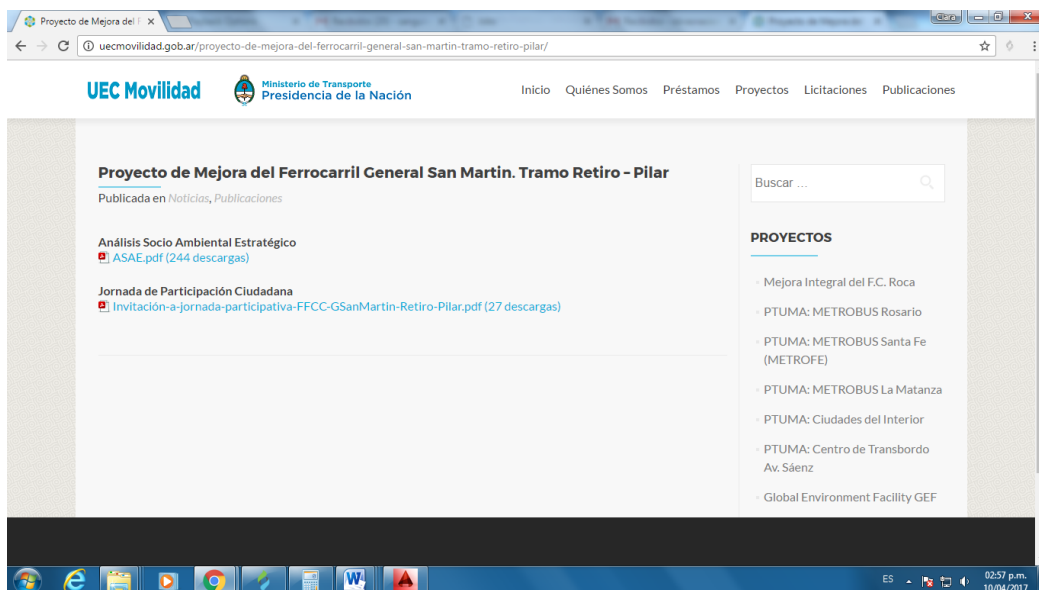
1. Etapa de convocatoria y difusión;
2. Etapa de consulta;
3. Etapa de devolución; y
4. Etapa de difusión.

La convocatoria a la jornada fue realizada por la Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Transporte (UEC) a través de los siguientes medios:

Publicación en la página web de la UEC:

- En la página de internet de la UEC se publicó el ASAE (Análisis Socio ambiental Estratégico) del Proyecto, el cual estaba disponible para la consulta de los participantes. En el día de la consulta, la página mostró que el documento tuvo alrededor de 200 descargas.

Figura 1. Captura de pantalla de la página de internet de la UEC donde figuran las publicaciones realizadas en torno al Proyecto de Mejora del FF.CC. Gral. San Martin. (www.uecmovilidad.gov.ar).



- A su vez, en la página se publicó la invitación a la Jornada. La convocatoria incluyó una dirección de correo electrónico (movilidad@transporte.gob.ar) donde los participantes pudieron realizar su inscripción. El orden de exposición de los participantes quedó establecido conforme a su inscripción.

Figura 2. Aviso de convocatoria a Jornada de Participación Ciudadana, tal como fue publicado en la página de la UEC y en medios nacionales y locales.

JORNADA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROYECTO DE MEJORA DEL FF. CC. GENERAL SAN MARTÍN
RETIRO - PILAR

Invitamos a participar de la Jornada de Participación Ciudadana que se realizará el 27 de marzo a las 11 horas en el Municipio de San Miguel. Durante esta jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín: Tramo Retiro - Pilar.

Lunes 27 de Marzo, de 11:00 a 14:00 hs
Camara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel
Domingo Faustino Sarmiento 1663
San Miguel, Buenos Aires

Convoca:
Ministerio de Transporte
Unidad Ejecutora Central - Proyecto de Mejora del Ferrocarril Gral. San Martín.

Para mayor información, ingresar en: www.uecmovilidad.gob.ar
Los interesados en exponer su parecer deberán inscribirse anticipadamente en: movilidad@transporte.gob.ar

Publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina:

- La invitación a la jornada de participación ciudadana fue publicado en el Boletín Oficial de la Nación desde el 17/03/2017 al 20/03/2017 (ANEXO I- Publicación Boletín Oficial).

Publicación en medios masivos de comunicación:

- La convocatoria de la jornada de participación ciudadana se publicó en medios de comunicación masivos locales y nacionales. En lo que respecta al medio nacional se publicó en el diario *Ámbito Financiero* durante dos días consecutivos (Anexo II- Publicación medio nacional).
- A su vez, se pidió a las autoridades locales que divulguen el evento en las redes sociales o medios locales donde habitualmente comunican este tipo de convocatorias. Se realizó la difusión del evento a través de medios locales de publicación online desde el día de publicación del Boletín Oficial hasta el fin de

semana anterior a la realización de la Jornada (Anexo III- Publicación medios locales).

- Por correo electrónico, dirigido a instituciones y actores sociales con posible interés en el proyecto.
- Se realizó la invitación de la jornada por medio de un correo electrónico y llamado telefónico a diversas instituciones y actores sociales de los diferentes municipios que atraviesa la traza. Se invitaron un total de 200 actores y establecimientos entre los cuales se encuentran centros comunitarios, instituciones educativas, clubes de barrio, comedores comunitarios, cámara de comercio, parroquias, colegio de abogados, fundaciones, cuerpos de bomberos voluntarios, entre otros.

ETAPA DE CONSULTA

La jornada de participación ciudadana se llevó a cabo el lunes 27 de marzo de 2017 a las 11:00 horas en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, con domicilio en Domingo Faustino Sarmiento 1663 del partido homónimo, con la presencia del entonces Secretario de Planificación de Transporte de la Nación, el Ing. Germán Bussi y la Secretaria de Obras de Transporte de la Nación, la Lic. Manuela López Menéndez. La primera presentación fue realizada por el Ing. German Bussi, quien realizó la descripción del proyecto en materia de transporte acompañado por una presentación visual. Una vez finalizada la presentación del Ing. Bussi, el Ing. Alejandro Langlois, asesor ambiental del Ministerio de Transporte, presentó los aspectos ambientales del proyecto.

Tras las presentaciones el moderador de la jornada invitó a los participantes que se inscribieron previamente a exponer y/o presentar una consulta. De los cuatro inscriptos a participar solo lo hicieron dos por lo que una vez que éstos finalizaron se permitió a los asistentes no inscriptos a participar, momento en el que miembros del público formularon preguntas y comentarios. En total asistieron más de 50 personas representando a todos los partidos de la traza (ANEXO IV- Planilla de Asistencia).

Si bien la metodología propuesta planteó que la devolución a las consultas realizadas fuera realizada posteriormente, espontáneamente los representantes del Ministerio de Transporte de la Nación contestaron en el momento las preguntas que hicieron los

participantes. La Jornada fue grabada en su totalidad, incluyendo las presentaciones de los representantes del Ministerio, las exposiciones de los participantes, y el diálogo que se desarrolló posteriormente.

Foto 1. Auditorio de la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel en el momento del transcurso de la Jornada de Participación Ciudadana.



ETAPA DE DEVOLUCIÓN

Al cierre de la Jornada el moderador indicó la fecha y lugar donde publicará la devolución de las consultas y los aportes realizados por los participantes: el jueves 11 de Mayo se publicará la desgravación de la jornada en la página de internet de la UEC. A su vez, se publicarán las presentaciones de los representantes del Ministerio de Transporte y las respuestas a las consultas realizadas por los participantes de la jornada.



<https://www.boletinoficial.gob.ar/pdf/linkQR/QmZwNUitY0xaQUUrdTVReEh2ZkU0dz09>

MINISTERIO DE TRANSPORTE UNIDAD EJECUTORA CENTRAL

La Unidad Ejecutora Central del Ministerio de Transporte de la Nación invita a participar de la Jornada de Participación Ciudadana que se realizará el 27 de marzo a las 11 horas en la sede central de la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, ubicada en Domingo Faustino Sarmiento 1663. Durante esta jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín: Tramo Retiro - Pilar.

Los interesados en exponer su parecer deberán inscribirse anticipadamente en: movilidad@transporte.gob.ar

Para mayor información, puede ingresar en: www.uecmovilidad.gob.ar

Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación.

e. 17/03/2017 N° 16340/17 v. 20/03/2017

Fecha de publicación: 17/03/2017

avatares empresarios

FUERTE DEMANDA DEL MERCADO CENTROAMERICANO

Sorpresa: una automotriz trabajará el feriado (por más exportaciones)

Unos 4.000 trabajadores de la planta de Toyota en Zárate cobrarán el equivalente al 400% de un jornal de trabajo normal.

Néstor Alonso
alonas@ambito.com.ar

La Argentina está llena de contrastes y el sector automotor no es la excepción. En medio del derrumbe de Brasil -el principal mercado de exportación para los 0 km producidos en el país- y con varias terminales con planes de suspensión de personal en vigencia, Toyota trabajará mañana como un día normal.

Pese al feriado, la planta ubicada en la localidad bonaerense de Zárate tendrá su ritmo de producción habitual tras un acuerdo alcanzado entre la empresa y los trabajadores debido a la fuerte demanda de sus modelos Hilux y SW4 que se fabrican en sus instalaciones.

Tal como adelantó el martes ese diario, fuentes de la compañía confirmaron ayer la medida que beneficiará a unos 4.000 trabajadores de los 5.000 que tiene la compañía. Cada uno de ellos cobrará un 100% más del equivalente a su jornal por feriado

pero como no tendrán un franco compensatorio, les significará un plus de 400% sobre el pago de un día convencional.

Una de las causas de esta acción es el cambio en la aplicación del Impuesto a las Ganancias. Antes los trabajadores rechazaban cualquier pago adicional porque no les representaba un mayor ingreso en el bolsillo ya que la mayor parte se lo llevaba el fisco. Ahora, ese ingreso extra queda para los empleados.

Si bien Toyota siente también el impacto de la caída de la demanda de Brasil (dejó de comprar unas 25.000 unidades), el incremento de ventas de la Hilux y la SW4 en el mercado interno y la exportación a nuevos des-

tinios de Latinoamérica están provocando que la automotriz esté trabajando casi al máximo de su capacidad. También, por este motivo, proyecta incorporar unos 300 trabajadores en los próximos meses.

Líder

La pick-up Hilux -que parte de un valor de casi \$500.000- fue noticia en los últimos tiempos ya que durante varios meses se convirtió en el modelo más vendido de la Argentina, por encima del tradicional y popular Fiat, el Volkswagen Gol.

La explicación de este fenómeno está atada a la fuerte recuperación del sector agropecuario desde el año pasado.



PRODUCCIÓN. En la planta de Zárate se producen los modelos Hilux y SW4 a un ritmo de 500 unidades por día y 110.000 al año.

En cuanto a las exportaciones, a fines de 2016 Toyota comenzó a vender sus modelos a destinos no tradicionales de Centroamérica y el Caribe, como Panamá, Honduras, República Dominicana, entre otros. Hasta ese momento, los envíos se concentraban básicamente en Brasil. La caída de este mercado se compensó con

países como Perú, Chile, Ecuador y Colombia. Las ventas de Centroamérica implican una demanda adicional nueva.

Tras una inversión de \$2800, se elevó la capacidad de producción de Zárate por encima de las 100.000 unidades en dos turnos. El ritmo actual es de 110.000 al año a un promedio de 500 autos por día.

Porsche da bono de €9.111 a empleados

Stuttgart, Alemania - La fabricante automovilística Porsche abonará un bono de 9.111 euros a cada uno de sus empleados en Alemania un año después de lograr los mejores resultados de su historia, informó ayer la empresa con sede en Stuttgart.

El importe de la gratificación, que hace alusión al modelo deportivo Porsche 911, todo un em-

blema para la marca, será superior al recibido por los empleados el pasado año, cuando la fabricante alemana les otorgó un extra de 8.911 euros.

Los 21.000 empleados de la compañía en Alemania, tanto ingenieros, trabajadores de la cadena de montaje o personal de limpieza, tendrán derecho a recibir dicho pago.

La empresa especializada en automóviles deportivos de alta gama que pertenece al consorcio automovilístico Volkswagen no es la única fabricante de automóviles que en los últimos tiempos ha decidido otorgar bonos a sus empleados. Asimismo, la también alemana Daimler anunció que pagará a sus empleados un extra de 5.400 euros.

Porsche agradecer así a su plantilla los logros alcanzados en 2016, año en el que la compañía registró sus mejores resultados históricos al registrar beneficios por valor de 3.900 millones de euros.

Agencia DW

CEO ganan 400 veces más que salario mínimo

Londres - Los jefes de las 100 principales empresas británicas que cotizan en bolsa ganan en promedio casi 400 veces más que el salario mínimo, según un análisis que previstiblemente alimentará el debate sobre la desigualdad en Reino Unido.

Tras el referendo que selló la salida de la Unión Europea, la primera ministra, Theresa May, prometió reducir la brecha entre ricos y pobres, forzando a que las empresas revelaran sus salarios y pagaran a trabajadores en los directorios para frenar los comportamientos excesivos. Pero desde entonces May se ha visto forzada a frenar sus intenciones, mientras busca mantener unidas a las grandes empresas durante el proceso del "brexit". En las próximas semanas se publicará el resul-

tado de una consulta pública para llenar un mejor comportamiento de las empresas.

Según Equality Trust, una organización formada para reducir la desigualdad económica, los CEO de las empresas que firman el índice FTSE 100 ganan en promedio 6,1 millones de euros, 356 veces más que el salario mínimo y 190 veces el salario promedio en Reino Unido. "El resultado es que Reino Unido es uno de los países más desiguales del mundo desarrollado y hay, con razón, una gran preocupación por las recompensas excesivas en los salarios más altos, vinculado con lo que gana la mayoría de la gente", sostiene.

La empresa con mayor diferencia remunerativa es WPP, el grupo de publicidad más grande del mundo, que dio a su presidente ejecutivo y fundador Martin Sorrell 70 millones de libras en 2015 en salario, bonos y planes de acciones, lo que supone 3.154 veces más que el salario mínimo.

Agencia Reuters

JORNADA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROYECTO DE MEJORA DEL FF. CC. GENERAL SAN MARTÍN RETIRO - PLAZ

Invitamos a participar de la Jornada de Participación Ciudadana que se realizará el 27 de marzo a las 11 horas en el Municipio de San Miguel. Durante esta jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín, Tramo Retiro - Plaza.

Lunes 27 de Marzo, de 9:00 a 14:00 hs.
Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel
Domíngos Faustino Sarmiento 1963
San Miguel, Buenos Aires

Convoca:
Ministerio de Transporte
Unidad Ejecutora Central - Proyecto de Mejora del Ferrocarril
Genl. San Martín.

Para mayor información, ingresar en: www.mctm.vial.com.ar
Los interesados en exponer su parecer deberán inscribirse anticipadamente en: movilidad@transporte.gov.ar

REMISES
4777-7777
Agencia Reuters

Más calma en el Correo. Una de las sindicaturas del concurso preventivo de la Btricial Correo Argentino SA se manifiesta a favor del pedido del Gobierno de suspender por 120 días la audiencia que se había convocado para resolver sobre el acuerdo de pago con el Estado nacional en el marco del concurso preventivo. La Cámara Nacional de Comercio les había dado traslado a las partes para que opinen sobre el pedido de suspensión de los plazos hasta que se paguen en marcha los mecanismos de transparencia que anunció Mauricio Macri.

ES UNA DECISIÓN FORMAL QUE SE ESPERABA. AÚN NO TIENE FECHA DEFINITIVA. INTERVIENE EL TFO1

Bonadío mandó a Cristina a juicio oral por dólar futuro

La acusación es por administración infiel en perjuicio del Estado. En la causa se ventilan acusaciones contra funcionarios anteriores y actuales por operaciones con contratos a futuro. Estrategia K.

Gabriel Heredia
gheredia@ambito.com.ar

El juez federal Claudio Bonadío dio ayer el paso formal para que Cristina de Kirchner afronte el primer juicio oral y público en su contra por la venta de contratos de dólar a futuro durante la última etapa de su Gobierno. Sin fecha definida aún, fue inmediatamente notificado para el proceso el Tribunal Oral Federal N°1, que de no contar con impugnaciones, deberá avanzar en los trámites del juicio, sin demoradas chances de que se concrete este año. Acusada de administración infiel en perjuicio de la administración pública, el supuesto delito contempla una pena de entre dos y seis años de prisión. Con más cuestionamientos que avala la judicialización de una decisión de política económica -rumorosa-, el expediente derivó como háber en otras dos investigaciones, pero contra funcionarios y allegados a Cambiemos, que están en etapa embrionaria.

En la resolución firmada por Bonadío recordó que el Ministerio Público fiscal concluyó que la venta de dólar futuro "se trató de una compleja operatoria que requirió la actuación conjunta y co-



ACUSACIÓN. Cristina de Kirchner deberá enfrentar el juicio oral y público por la causa de dólar futuro. La es presidente busca acelerar el proceso.

ordinada de diversos funcionarios estatales, cada uno en la medida de sus competencias. Así, las más altas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional, Cristina Fernández de Kirchner, y su ministro de Economía, Axel Kicillof, perfeccionaron la mandatos y dieron las instrucciones para que fuera implementada". Esta hipótesis fue avalada por la Sala II de la Cámara Federal que le agregó el polémico argumento de que el mantenimiento "ficticio" del precio del dólar podría ser númera judicializable, lo que dejó servida una denuncia penal

del kirchnerismo por la emisión de Letras y su eventual perjuicio para las arcas públicas.

Violación

Entre los 15 imputados enjuicados a juicio se encuentran los miembros del directorio del Banco Central y de la Comisión Nacional de Valores que, para el magistrado, debió haber intervenido para acotar el margen de los contratos vendidos, cuyo flujo fue incrementado en los últimos meses del kirchnerismo, lo que violó la Carta Orgánica del Ban-

co Central. "Los miembros del Directorio del BCRA activaron los resortes necesarios para comenzar su ejecución, acelerando la venta de Contratos de Futuros de Dólar por parte de dicha entidad a valores inferiores que los de mercado (contraviniendo así el art. 18 de la Carta Orgánica del Banco) y ampliando notablemente los límites de la entidad para ofrecer este tipo de contratos, en un período muy corto de tiempo", resumió el fallo.

Los jueces José Michilini, Adrián Gianberg y Gabriel Eduardo Vega son los integrantes del TOF que primero comenzará por los medidas preparatorias cuando fije el cronograma y active el trámite. La Cámara de Casación tiene pendientes planteos de las defensas en contra de la confirmación de los procesamiento, recurso del que Cristina de Kirchner prescindió con el presunto objetivo de acelerar los plazos, que de todas maneras serán manejados con los tiempos habituales.

La elevación incluye a funcionarios de la CNV que para el juez contaron con la "asistencia" del organismo encargado de supervisar el funcionamiento de los mercados que se mantuvo "presidencial" pese al mecanismo de venta de contratos. De

esta forma, la causa -que no tiene vinculación con hechos de corrupción- será la primera en que involucra a la exmandataria en ser debatida en juicio oral. Sin embargo, existen otros dos expedientes que se derivaron de la investigación, iniciada a instancia de la denuncia de Federico Pinedo y el radical Mario Negri, en plena pugna electoral. La primera la cargo del juez Sergio Torres) investiga a los compradores de los contratos de dólar futuro, entre ellos varios funcionarios de Cambiemos, el juez Bonadío y el actual titular del BCRA, Federico Sturzenegger, todos ellos imputados. En este escenario se da la paradójica situación en la que el juez que instruyó el expediente y ahora lo elevó a juicio quedó simultáneamente investigado por su intervención en la autorización para que esos contratos de futuros se pagaran ante la consulta de Sturzenegger, apenas cambió el Gobierno. Los integrantes del triduo, Mario Quiroga y Gustavo Lopetegui, también figuran en este expediente, lo mismo que el director del BCRA, Pablo Curat, y José Tomello, apoderado del PRO y jefe de tesorería de Presidencia. Franco Macri por Chery Socma y Nicolás Caputo, por Caputo SA, fueron denunciados por haber participado también de la operatoria. El tercer expediente instruyó por Luis Rodríguez se sumó háber. Allí se acusó a Luis Caputo, ministro de Finanzas, por haber insistido en la cartera del fondo que controlaba, Azk, una notable cantidad de futuros y haber sido luego uno de los funcionarios que acordaron con el Refex a qué precio debían ser pagados, pero una vez ya como parte del Gabinete, lo que terminó por reportarle ganancias.

G. Carbó se defiende por compra

La procuradora General de la Nación, Alejandra Gila Carbó, quedó en el centro de la sucesión luego de haber presentado en la justicia argumentos para rebatir su imputación en un expediente abierto para investigar la compra de un inmueble destinado a ser la sede del organismo. La defensa de la jefa de los fiscales ingresó un escrito a la fiscalía que comanda Carlos Rivolo luego de que se activara una denuncia en la que se mencionó que el exmarido de la funcionaria pudo haber intervenido en el cobro de una comisión inmobiliaria por la compra del edificio de Perón 667, adquirido a la familia Bemberg. Así se busca

sofocar el único expediente vigente en su contra y que es su entorno leen como parte de la intencionalidad para que deje su cargo, algo que también se intenta vía juicio político.

El abogado de Gila Carbó se refirió a la licitación 1/2013, cuyos antecedentes para la compra de un inmueble se encuentran en la gestión interina de Santiago González Warcalde y cuyo tercer desistimiento fue decidido por Gila Carbó por no aplicar los fondos al cierre del presupuesto de ese año. Afirmó que en lugar de optar por compra directa, realizó un nuevo llamado a licitación y se eligió entre cinco, la oferta

más favorable de la sociedad Arfina SA por \$43 millones, más de 1.200 mil por debajo de la tasación autorizada. Allí consignó que el Ministerio Público Fiscal no pagó ninguna comisión y se desacionó la parte vendedoras lo hizo, lo que formó parte de la acusación. También alegó que el funcionario haya tenido relación con los titulares de la firma que ganó la licitación, a acusación está a cargo del fiscal Carlos Rivolo, pero la firmó el fiscal Guillermo Martiño ya que Rivolo se encuentra de licencia, lo que repercutió en el juzgado de Julián Bercowski, que le dio curso y efectuó secreto de sumario.

JORNADA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROYECTO DE MEJORA DEL FF. CC. GENERAL SAN MARTÍN RETIRO - PILAR

Invitamos a participar de la Jornada de Participación Ciudadana que se realizará el 27 de marzo a las 11 horas en el Municipio de San Miguel. Durante esta jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín: Tramo Retiro - Pilar.

Lunes 27 de Marzo, de 10:00 a 14:00 hs.
Carrera de Comercio e Industria del Partido de San Miguel
Domingo Faustino Sarmiento 1663
San Miguel, Buenos Aires

Convoca:
Ministerio de Transporte
Unidad Ejecutora Central - Proyecto de Mejora del Ferrocarril
Unid. San Martín.

Para mayor información, ingresar en: www.uecmovilidad.gov.ar
Los interesados en exponer su parecer deberán inscribirse anticipadamente en: movilidad@sanmiguel.gov.ar

Publicación en medios locales

23/3/2017

Informarán en jornada pública el proyecto de electrificación del tren San Martín

#pilaresnoticias

INICIO (L) / POLÍTICA (SECCION/?S=POLITICA)

Informarán en jornada pública el proyecto de electrificación del tren San Martín

Twitter Me gusta



17/03/2017 08:02 p.m.

La audiencia se realizará en San Miguel. Además de la electrificación será anunciada formalmente una reestructuración de la estación Pilar.

Mediante una publicación en el Boletín Oficial, el Ministerio de Transporte de la Nación convocó a una jornada abierta para dar a conocer detalles del proyecto integral de mejora del ferrocarril San Martín, que contempla la electrificación del ramal.

Este viernes, la Unidad Ejecutora Central dependiente de dicho ministerio, lanzó una invitación a participar de la Jornada de Participación Ciudadana en la cual se dará a conocer el Proyecto de Mejora de la Línea San Martín: Tramo Retiro-Pilar.

La misma se realizará el 27 de marzo a las 11 de la mañana en la sede central de la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, ubicada en Domingo Faustino Sarmiento 1663.

Entre los muchos puntos de mejoramiento de la Línea San Martín, sobresale la "electrificación a 25 Kv entre estaciones Retiro y Pilar".

En el escrito también se anticipa que se llevará a cabo una "reestructuración de la Estación Pilar para trenes eléctricos".

Otras mejoras anunciadas son "renovación de vías y aparatos de vía entre las estaciones de Paternal y Pilar", adquisición de Equipos de Instalación y Mantenimiento Infraestructura y refuncionalización de playa Alianza para mantenimiento menor, construcción de edificios de depósito de alistamiento y base operativa y centro de control operativo".

http://www.pilaresnoticias.com.ar/noticias/?id=149718&s=politica&t=Informarn_en_jornada_pblica_el_proyecto_de_electrificacin_del_tren_San_Martin

1/2

JORNADA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROYECTO DE MEJORA DEL FF. CC. GENERAL SAN MARTÍN RETIRO - PILAR

Invitamos a participar de la Jornada de Participación Ciudadana que se realizará el 27 de marzo a las 11 horas en el Municipio de San Miguel. Durante esta jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín: Tramo Retiro – Pilar.

Lunes 27 de Marzo, de 11:00 a 14:00 hs

Camara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel

Domingo Faustino Sarmiento 1663
San Miguel, Buenos Aires

Convoca:

Ministerio de Transporte
Unidad Ejecutora Central - Proyecto de Mejora del Ferrocarril Gral. San Martín.

PROYECTO DE MEJORA DEL FERROCARRIL



El Ministerio de Transporte de la Nación convoca a una Jornada de Participación Ciudadana el lunes 27 de marzo, a las 11 horas, en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, Domingo Faustino Sarmiento 1663.

Durante la jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín- Tramo Retiro – Pilar. El diseño del proyecto está en su etapa final y propone la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Retiro– Pilar.

#diegovalezuela #tresdefebrero #trenes #agendaprovincial

© Publicado a las 15:45 del Viernes 24 marzo, 2017

📌 Categoría: Gestión (<http://agendaprovincial.com.ar/seccion/gestion/>)

(<http://www.facebook.com/share/>) (<https://twitter.com/share?>) (<https://plus.google.com/share?>) (<mailto:?subject=Proyecto de>

ARTÍCULOS RELACIONADOS

<http://agendaprovincial.com.ar/7948-proyecto-de-mejora-del-ferrocarril/>

1/3

PROYECTO DE MEJORA DEL FF. CC. GENERAL SAN MARTÍN RETIRO – PILAR.

[шаблоны YooTheme](#)
[шаблоны Недвижимости Joomla](#)



Detalles Publicado el Jueves, 23 Marzo 2017 10:32 Escrito por Super User

El Ministerio de Transporte de la Nación convoca a una Jornada de Participación Ciudadana el lunes 27 de marzo a las 11 horas, en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, Domingo Faustino Sarmiento 1663, San Miguel.

Durante la jornada se dará a conocer el Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín: Tramo Retiro – Pilar. El diseño del proyecto está en su etapa final y propone la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Retiro– Pilar. El Proyecto tiene por objetivo reducir los tiempos de viajes y los niveles de accidentalidad, así como mejorar la confiabilidad y el confort del servicio.

Para más información ingresá : www.uecomovilidad.oob.ar. Los interesados en exponer su parecer deberán inscribirse anticipadamente en: movilidad@transporte.oob.ar.

[новинки кинематографа](#)
[Машинная вышивка, программа для вышивания, Разработка макета в вышивальной программе, Авторский дизайн](#)



Consultá
la agenda cultural,
las actividades y
noticias de tu barrio.

tresdefebrero.gov.ar    



Gestión - Escobar: Ariel Sujarchuk recibió el nuevo tomógrafo de la futura UDP de Garín



Proyecto de mejora del FF.CC General San Martín Retiro-Pilar: El Ministerio de Transporte convoca a una Jornada de Participación Ciudadana el lunes 27, en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel, Domingo Faustino Sarmiento 1663

PLANILLA DE ASISTENCIA

	Apellido y Nombre	D.N.I.	Mail	Localidad	Teléfono/celular	Expositor
1	Fernández Marias	70367634	mferrero@pni.ujor	Loc. Paz	155146624	SI
2	Sosa Lancia	78254012	gaby.sosa@lanciancia.com.ar	Loc. Paz	1123042061	NO
3	Fernández Mariana	16519072	felix.ferr@63@hotmail.com	MSA	1161348133	NO
4	Alberdino, Diego	70477775	diegoalberdino@gmail.com			NO
5	EBI, DINO	73639779	diegoeb@3@hotmail.com	SA	16893-0058	NO
6	Bilermo Saldor	11858841	gabrielbilermo@comcast.net	DV	141436533	NO
7	Saldor Mariana	13899749		SA	1167805992	NO
8	Laura Marias	73998373	laura.marias@hoteles.com	SA	1127061166	NO
9	Hector Calvete	74662418	hcalvete@gnex.com	SA	1565398039	NO
10	Raul Lima	10531533	limaraul@gnex.com	SA	1140413002	NO, Periclitado
11	Valencia Jose	14951508	info@valencia.com.ar	SA	44552080	NO
12	Martin Jorio	14913276	jorio.pedro@hoteles.com	SA	1151419662	NO
13	Diego Marias	71112401	diego@hoteles.com	SA	1560168974	NO
14	Diego Saldor	76562114	diego.saldor@comcast.net	SA	1124510120	NO
15	Mariana Lopez Arce	16720773	lopez.arce@gnex.com	SA	1557079661	NO

RADIO 16

Apellido y Nombre	D.N.I.	Mail	Localidad	Teléfono/celular	Expositor
GERARDO JOAQUIN COLO	8421677	joan_c_colon@hio.com.ar	Retiro	15 55 98 4395	—
WILSON SILVINA	78.042.23	silvina_buam@yahoo.com	37 DE FEBRERO	15.5581.1225	—
FRANCESCA FERREIRA	95.45.9.99	francescaferreira@clutch.com	C.A.B.A	15.55.99.0814	—
REPETTE STELLA	14246660	stella.morales@okh.com.ar	S. Miguel	11 4402 6688	—
Chiefernese Juncal	12.437.565	juncaleschiernese@gmail.com	S. Miguel	15 31 8037 99	—
LUZINA GALLO	11348361	spaniolos@gmail.com	S. Miguel	1556065916	—
ALICIA NOBLE	12.512.381	alicianoble@gmail.com	S. Miguel	15 31 80 - 4157	—
ANITA REVERDITO	16848889	reverdita@hio.com.ar	S. Miguel	1552286272	—
DIAG GALIANO	37472429	diaggaliano@gmail.com	S. Miguel	1522568727	—
MIGUEL NIETO	75633768	comunidadnieto@gmail.com	S. Miguel	1451-5833	—
POLINA OLIVEIRA	12.506.330	polinaoliveira@gmail.com	S. Miguel	...	—
WILSON SICHMANT	...	comunidad de S. Miguel	—
WILSON SICHMANT	30999113	comunidad de S. Miguel	...	1540234300	—
ROBERTO NIETO	38645703	roberto@hio.com.ar	...	1158138637	—
GONZALO GONZALEZ	2488072	comunidad de S. Miguel	...	15.56.58.2542	—



Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
 Ramal Retiro – Pilar

Apellido y Nombre	D.N.I.	Mail	Localidad	Teléfono/celular	Expositor
31 Carlos Pook	26457.794	wicuecho@hotmail.com	S.M.	1158915516	NO.
32 Roman Aguirre	2690.055		S.M.	1553762608	NO.
33 CINEVA RIVERA	1554540	neirelli@iol.com		1559706923	NO.
34 DIEGO SAMBA	21811	d.y.sirya@bol.com	San Felipe	1556517876	NO.
35 JAVIER GARCIA DE WERT	2188716	diego.garcia@bol.com	San Felipe	154498.6769	—
36 ZAMBRANO GASTON	21843003	gastonzamb@bol.com	San Felipe	11684-6351	NO.
37 SALFANO ANDRES	28470214	andres.salfano@gmail.com	S.M.	1152238812	NO.
38 BRAVO DIEGO	2118154	diego.bravo@bol.com	S.M.	155333-7390	NO.
39 CARRETTA JUAN	28321144	juan.carretta@bol.com	S.M.	1562555612	NO.
40 CASTRO JUAN CARLOS	11652470	juan.carro@bol.com	Pilar	1168615483	NO.
41 CARILLI ESTEBAN	23831662	esteban.carilli@bol.com	S.M.	5-6816-1012	NO.
42 CARACIA CLAUDIA	23562353	claudia.caracia@bol.com	S.M.	154682001	NO.
43 CARRETTA JUAN	11686463	juan.carretta@bol.com	S.M.	1553083420	NO.
44 JOSE LEIVA	8736146	jose.leiva@bol.com	San Felipe	1564886170	NO.
45 CARRETTA ROBERTO	33409440	roberto.carretta@bol.com	S.M.	155053-9237	NO.

Apellido y Nombre	D.N.I.	Mail	Localidad	Teléfono/celular	Expositor
ALVAROZ ZOLBE	16879482	avredetobos@gmail.com	S. Nicolás	1563219159	TOLO (200)
Roa Juan Augusto	39853087	Roa.juan.augusto@gmail.com	Santiago	1161876403	—
Lorenzo Herman	25282635	llorenzo@centrovel.com	Tor. de Funes	82574890	—
Florencia Daniel	24402633	daniel.florencia@centrovel.com	J. O. P. de	1167644749	—
Florencia Alexis	92821033	alexis@centrovel.com	S. G. P. M.	1536094536	—
Adriana Carrasco	9312492	adriana.carrasco@centrovel.com	S. M. J. de	1157097894	—

Retiro = juan.c.ozam@centrovel.com.ar

DESGRABACIÓN DE LA JORNADA

Moderador:

Hola, qué tal, muy buenos días, si se pueden ir acercando por favor, que en minutos vamos a iniciar la jornada.

Bueno, buenos días a todos, bienvenidos. Vamos a iniciar, entonces, la jornada de participación ciudadana, donde se va a presentar el proyecto de mejora del ferrocarril Gral. San Martín y, en el rol de moderador, les voy a explicar un poco como va a ser el procedimiento. En principio o primera instancia se va a llamar a los expertos y en una segunda instancia se va a abrir un espacio para los participantes. Así es que, también les quiero decir que, finalizada la jornada, en un plazo de 45 días el Ministerio de Transporte realizará un informe sobre el resultado de la misma donde se desarrollarán los contenidos y consultas tratadas en el día de la fecha. Este documento se va a comunicar en la página de la unidad ejecutora central www.uecmovilidad.gob.ar.

Bien, estamos entonces para comenzar. En una primera instancia vamos a escuchar y vamos a dar la palabra al ingeniero Germán Bussi, Secretario de Planificación de Transporte. Ingeniero por favor.

Ing. Germán Bussi:

Hola, que tal. Buenos días a todos. Vamos a hacer una presentación en dos partes, la primera, vamos a explicar los aspectos más técnicos generales del proyecto y en la segunda parte Alejandro Langlois, el experto ambiental, va a explicar los temas ambientales que tienen que ver con el estudio del impacto ambiental y las consideraciones en la materia.

Bueno, vamos a hacer un repaso rápido de la situación actual del ferrocarril, no desde el punto de vista del servicio de todos los días, que muchos de Uds. lo conocen muy bien porque son usuarios, sino más desde las cuestiones más técnicas que es nuestra obligación explicar para que se entienda la diferencia con respecto a la nueva situación con el proceso de modernización de la línea.

Bueno, la línea tiene 256 km. Está operando con 21 unidades, con locomotoras y coches remolcados. Ahí pueden ver los datos. Lo importante es que la línea presenta 3 escalones de demanda. Principalmente hay un primer escalón hasta José C. Paz y después tenemos Pilar y finalmente Cabred. La línea va a ser modernizada, a un sistema de alimentación eléctrica por catenaria con 25.000 V, para una referencia clara, es la misma tecnología de la electrificación

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

de la línea Roca, que es la línea más moderna que tenemos en este momento en la Argentina, que se electrificó una parte en la década de los 80 y que en este momento se está culminando la parte que no era diésel de la línea Roca y la financiación de ese proyecto se hizo con una parte importante de fondos del Banco Interamericano de Desarrollo. En el marco de esa modernización, con asistencia del Banco Interamericano de Desarrollo, nosotros, lo que le planteamos al banco fue la continuidad de este programa de modernización del sistema urbano ferroviario, incorporando una nueva línea a este proceso de modernización y electrificación del sistema. Esta decisión empezó el año pasado y se están completando todos los pasos administrativos, tanto dentro del gobierno nacional, como con las autoridades del banco, para ir completando todos los pasos para poder conseguir este financiamiento.

El proyecto completo abarca una serie de componentes más amplios que lo que va realizar en esta primera etapa pero lo importante de lo que estamos haciendo ahora es que vamos a hacer el núcleo principal de modernización de la línea que es la electrificación de todas las vías actuales, o sea donde hay dos vías, dos vías, donde hay cuatro vías, cuatro vías, y dejando todo previsto para poder cuadruplicar, vías desde Pilar hasta Paternal y desde Paternal hasta Retiro va a haber tres vías para permitir que sigan operando los trenes rápidos, incrementar la cantidad de servicios de trenes rápidos, va a permitir refuerzos en horas pico y también va a permitir la operación de trenes interurbanos de pasajeros y de cargas que también está previsto que circulen por estas vías.

Bueno, no se ve muy bien por el problema de luz pero aquí tenemos un mapa de densidad, los sectores rosas y rojos son los más densos, tenemos aproximadamente 2 millones de habitantes en la cuenca del ferrocarril San Martín y más de un millón de habitantes que viven a menos de mil metros de la línea.

Aquí tenemos un mapa de nivel socioeconómico. Se puede ver que la línea atraviesa zonas de nivel socioeconómico alto, zonas de nivel socioeconómico medio y zonas de nivel socioeconómico bajo. Hay diversidad de usuarios, desde el punto de vista de los recursos.

El crecimiento como todos Uds. saben del área metropolitana se ha dado principalmente en las zonas más alejadas del centro de Buenos Aires y eso hace que cada vez sea más necesario mejorar el sistema ferroviario para aquellos viajes más largos y esto forma parte de una política del gobierno estratégica, de convertir el ferrocarril en el estructurante del sistema

de transporte público, con un nivel de masividad que hoy no tiene. También tenemos aproximadamente 1.400.000 pasajeros en todo el sistema, todas las intervenciones en modernización del sistema, apuntan a triplicar esta cantidad de pasajeros, porque claramente para la gente que viaja más lejos, tiene que hacer recorridos más largos. El ferrocarril es un modo que es claramente una alternativa, que digamos, tiene un modo una velocidad que, claramente, no tiene ningún otro sistema de transporte público y que puede transportar una cantidad de pasajeros mucho mayor que cualquier otro medio de transporte público. Entonces ese el motivo por el cual en el proceso de modernización del ferrocarril, estamos avanzando en primer lugar en las líneas que están más consolidadas para cumplir este rol.

Otro dato importante es la relación entre pasajeros pagos y asientos ofrecidos. La línea San Martín presenta en este momento un indicador muy alto en esto y el problema que tenemos en esto es poder mejorar la cantidad de pasajeros que podemos transportar y poder transportarlos con un nivel de confort adecuado, es necesaria esta modernización.

La otra cuestión, que es muy importante a la hora de electrificar una línea es los beneficios en materia de ahorro de tiempo de viaje, todos sabemos que los trenes eléctricos funcionan más rápido, tienen mayor capacidad de frenado y todo esto hace que el tren pueda circular más tiempo a la velocidad máxima, que le permite al no tener interrupciones, más allá de las estaciones. El segundo tema es un tema de mantenimiento, confiabilidad, esto también es conocido que es conocido que bueno los sistemas eléctricos son mucho más confiables tienen motores más simples, menor mantenimiento, etc. La estimación respecto a los tiempos de viaje, para da una idea la velocidad del ferrocarril San Martín electrificado va a estar en un orden parecido al del ferrocarril Roca actual, que es entre 46 y 48 Km/h. Actualmente estamos en 39 Km/h.

Bueno, como dijimos antes lo que se pretende es potenciar la línea, esto implica no solo un proceso de modernización, sino también otras intervenciones que va a permitir poder brindar más servicios, en la ciudad de Buenos Aires se están eliminando las barreras a través de obras como el viaducto del ferrocarril San Martín, que está ya licitado y adjudicado. Y en el resto de la línea se está previsto ir en forma secuenciada eliminando las barreras, primero las barreras más críticas y luego en una tarea más progresiva ir eliminando el total de las barreras. Todos sabemos muy bien por la experiencia del ferrocarril Sarmiento que, cuando

se quieren incrementar la cantidad de trenes, si sigue habiendo barreras, el problema es que empieza a impactar en la ciudad y en el resto de la circulación a niveles muy altos. En la otra cuestión tiene que ver con un plan integral de interconexión, de todo el sistema ferroviario de trocha ancha primero y de trocha angosta después, que es el proyecto que se ha comunicado bajo el nombre de RER, red de expresos regionales y la electrificación del San Martín también es muy importante en el marco de la interconexión de las líneas, los trenes del ferrocarril Roca, a través del túnel que va a estar por debajo de la 9 de julio, se van a enlazar con los trenes de la línea San Martín y de la línea Mitre y por eso como el San Martín es actualmente diésel, uno de los pasos de los cuales también hay que avanzar para poder lograr toda esta interconexión del sistema, es la electrificación del ferrocarril San Martín con la misma tecnología y todo el mismo sistema de señalamiento del ferrocarril Roca. Esto forma parte de un plan estratégico, no solo para modernizar cada línea por separado, sino en el contexto de esta visión integral de todo el sistema ferroviario metropolitano.

Bueno como está ahí escrito obviamente los objetivos específicos son mejorar el servicio, disminuir los tiempos de viaje, jerarquizar el modo ferroviario como estructurante dentro del sistema de transporte metropolitano, incrementar los niveles de seguridad y confort y como dijimos antes aprovechar esta potencialidad que estamos hasta ahora desaprovechando, que es encontrarnos con un sistema metropolitano muy extenso, con más de 250 estaciones y que una vez interconectado va a ser muchísimo más útil para toda la gente que vive cerca de las estaciones y la gente que tiene que hacer viajes muy largos.

Para verlo en un mapa el proyecto RER, básicamente lo que hace es interconectar, las líneas que hoy terminan en Once, Constitución y Retiro y estación Buenos Aires en una segunda etapa también, a través de tres conexiones subterráneas. Una es una conexión de trocha ancha de sur a norte, que va a extender los servicios del Roca hacia el San Martín y el Mitre Suárez y el Mitre Tigre. Una segunda conexión de trocha ancha de Oeste centro a Norte, que va a conectar los servicios de Sarmiento con el Mitre. Se puede ver ahí, en este enlace que se ve acá, parte usando el túnel de carga del Sarmiento, parte circulando por la zona de Puerto Madero y una tercera conexión Sur Norte, vinculando el ferrocarril Belgrano Norte con el Belgrano Sur, esa sería una conexión de trocha angosta. En una primera instancia, estimamos que se va a duplicar la cantidad de pasajeros pero nuestro objetivo final, con todo el sistema completo, es triplicar la cantidad de pasajeros en el sistema ferroviario.

Vamos a hacer un repaso corto, para que se entienda la integralidad del proyecto RER. El proyecto, como dije antes, exige eliminar las barreras, porque cuando queremos enlazar servicios convencionales de Retiro con servicios que vienen del Roca, los intervalos entre los trenes son muy cortos y las barreras estarían todo el tiempo bajas, por eso es que se retomó la obra del ferrocarril Sarmiento, del soterramiento. Se está haciendo un viaducto del Belgrano Sur, entre Sáenz y Constitución, que además nos permite llevar trenes del Belgrano Sur hasta Constitución. En el San Martín hay un viaducto de Palermo a Paternal, con tres vías y en el Mitre Tigre, desde el hipódromo hasta la calle Congreso. Con esos viaductos y con el soterramiento eliminamos las barreras más críticas, que no pueden ser resueltas con el paso a nivel. En el caso del San Martín, tenemos la avenida Corrientes, donde tenemos la Línea B. Tenemos la avenida Córdoba y Juan B. Justo, que debajo está el Maldonado y en el Mitre Tigre, también hay una zona de interferencias, que también no permiten ir por abajo. El plan estratégico, lo que contempla es, estos tramos donde no había forma de pasar por debajo, se va por arriba y bueno, que obviamente es una obra mucho más compleja, cara y de largo plazo. Y el resto de las barreras se van eliminando con pasos bajo nivel, como se viene trabajando tanto en la ciudad, como en el gran Buenos Aires. Sobre esta base de eliminación de barreras, la primera etapa que se va a ejecutar, es de una estación subterránea en Constitución, una nueva estación, que es una estación que, primero va a funcionar como cabecera y luego va a ser pasante. Una segunda estación, en la zona del obelisco que se va a denominar estación central y luego el túnel llega hasta la playa de Retiro y en Retiro se enlaza con los servicios actuales del San Martín, que primero van a llegar a Paternal luego a Caseros y finalmente a José C. Paz. En el caso del Mitre, los servicios del Roca van a llegar a Colegiales, en una primera instancia, en una segunda hasta San Martín y en el Mitre Tigre van a llegar hasta Núñez. De esta manera los trenes del Roca, en forma secuenciada, uno cada tres, van a ir a cada una de estas cabeceras secundarias. Esto como una primera etapa que como veremos luego tiene fases de extensión. El Sarmiento-Mitre tiene una primera etapa, de una estación Retiro subterránea, una estación correo central subterránea y finalmente una estación central del ferrocarril Sarmiento, perpendicular a la del Roca y va a terminar en la estación actual de la Plaza Miserere subterránea, con algunas modificaciones. La tercera conexión que mencionamos es la conexión de trocha angosta de Constitución hasta la playa de Retiro, que va a permitir enlazar servicios que van a travesar el área central



Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

de la ciudad y como dijimos antes, por ultimo tenemos las extensiones en una primera etapa hasta Caseros y en una segunda hasta José C Paz y el Mitre Tigre hasta San Martín. Todo esto nos va a obligar a eliminar, como dije antes, todas las barreras en esos sectores donde se superponen los servicios.

Bueno, como dije antes el proyecto de modernización del ferrocarril San Martín es más amplio. Pero en esta primera instancia, que tiene que ver con lo que estamos presentando en esta audiencia lo que se hace es, la modificación del núcleo actual del sistema. Esto es electrificar todo lo que tenemos de destino hasta Pilar y dejar todo previsto, tanto el sistema de señales como los pórticos para las catenarias para el completamiento de la obra con ampliación de vías, en donde hoy hay solamente dos vías. El desafío principal es que para poder modernizar el sistema, que tiene una serie de elementos que tienen que estar intervinculados entre si desde el punto de vista de una misma tecnología, eso nos obliga a hacer una obra que va a alcanzar unos 500 millones de dólares y que lo que nos hemos planteado, es hacerlo una sola obra, porque cuando se trabajó el Roca hubo muchos problemas, porque se licitaron las cosas por separado, los plazos no congeniaron y por es que estamos teniendo los problemas para poder cumplir con los objetivos de plazos para llegar a La Plata. La idea es tener un solo contratista principal, un solo interlocutor, que nos permita asegurarnos que todos los elementos del sistema funcionan en forma articulada y combinen.

Bueno, eso es por un lado la renovación de vías que se van a electrificar mejorando la parte operativa de algunas estaciones como Pilar y Paternal. La electrificación en 25.000 V que esto es lo más fácil de visualizar, porque son las catenarias y los pilares que se ven entre Retiro y Pilar. Por otro lado tenemos un nuevo sistema de señalamiento entre Retiro y Pilar. Para poder soportar una intensidad de servicios mucho mayor que la actual. Un nuevo sistema de comunicaciones, esto tiene también que ver con el sistema operaciones y la seguridad del sistema. Una refuncionalización de la playa Alianza esto nos obliga a tener talleres de mantenimiento liviano, espacios de alistamiento, lugares para guardar los coches. Todo esto está incluido adentro de la obra. La adquisición de equipos para la instalación y mantenimiento de las catenarias, o sea estamos comprando también todos los elementos para poder mantener toda esta infraestructura moderna que estamos instalando y la remodelación de la estación Pilar.

La compra de material rodante para darse el servicio, se está haciendo por otra parte, por el lado del ministerio, en una compra unificada de trenes, también en esta lógica de tener todo un sistema lo más eficientemente posible y que tenga la mayor intercambiabilidad de la flota. Porque ahora, va a haber una sola flota de trocha ancha operando en todo el sistema. Bueno, acá hay un poco un layout de las vías, en amarillo se puede ver algunos lugares donde hay cambios significativos en el sistema. También se van a cambiar todos los aparatos de vías, que son los elementos que permiten que se unan dos vías o se separen, eso forma parte crítica del sistema de vías. Bueno la electrificación como dijimos antes, para poder garantizar el sistema se incorporan una serie de sistemas de redundancia eléctrica para que el sistema no se discontinúe.

Como dijimos antes en el sistema de señalamiento se está, por un lado el ministerio está modernizando todo el sistema de señalamiento, incorporando un sistema de detección automática de trenes en todo el sistema central de área metropolitana, esto se está haciendo aparte, pero esto ya es un sistema superior que permite un intervalo de tres minutos entre un tren y otro, que es lo mismo que tenemos en el Roca y esto es lo que nos va a permitir desde el punto de vista de la seguridad, garantizar que esos servicios se puedan prestar con niveles adecuados de seguridad. También el sistema de señalamiento va a tener alimentación independiente y redundante.

Lo mismo que dijimos, el sistema de comunicación, es un tema muy importante, tanto para la intercomunicación entre estaciones, sistema de señales y las propias formaciones y todo lo que tiene que ver con el sistema de cámaras de seguridad, tanto para seguridad ferroviaria, como cuestiones de seguridad ciudadana. Como dijimos antes la refuncionalización de la playa Alianza implica que una franja del predio actual de Alianza va a ser destinado a todas las instalaciones de guarda de mantenimiento y alistamiento de los coches, mantenimiento liviano de los coches eléctricos que forman parte de toda la inversión que se está planteando, acá se puede ver cómo van a estar las vías principales de circulación y en este sector, va a haber una zona de vías con sectores de mantenimiento, con sectores de guarda, etc.

En la Estación Pilar, que va a pasar a ser una cabecera importante, va a tener más servicios por hora que el actual y además de ahí van a funcionar los servicios de Cabred, va a haber un servicio corto de Cabred a Pilar, por eso es que hay que hacer unas modificaciones en la

parrilla, pero además como todo se va a duplicar la vía desde aquí hasta Paternal. También hay que adecuar la Estación Pilar, a esta nueva contingencia de mayor cantidad de vías.

Bueno, como dije antes, el proyecto tiene una serie de inversiones conexas, está previsto en cuatro años, hacer trece cruces a distinto nivel, la construcción del viaducto Paternal Palermo, que está empezando a ejecutar la ciudad de Buenos Aires en este momento. La adquisición del nuevo material rodante, que como dije antes en una licitación unificada, que también ya se hizo el proceso de comunicación con los distintos oferentes y está próximo a publicarse, la implementación del sistema de detención automática de trenes, esto que si es un sistema automático que hace que si un conductor no respeta una velocidad máxima, o no se detiene donde se tiene que detener, el sistema automáticamente se detiene, a partir de información que proveen una serie de balizas colocadas en la vía. Con este sistema, si hubiese estado operativo en su momento, no hubiésemos tenido la situación de la estación Once.

Entonces la idea es generalizar esto a todo el sistema metropolitano. Hoy solamente una parte del Roca tiene este sistema. También está previsto hacer un nuevo acceso ferroviario al puerto de Buenos Aires, esto también explica porque vamos para cuadruplicar las vías en el San Martín. Porque actualmente los trenes de trocha ancha no tienen acceso directo al puerto de Buenos Aires y esto es algo que atenta contra la posibilidad que nuestro sistema ferroviario de cargas nacional, pueda realmente ser un jugador importante a la hora de dinamizar la economía de nuestro país y bajar los costos logísticos. Por eso es que dentro del plan integral, está previsto también este nuevo acceso al puerto y la nueva operación portuaria, con mayor cantidad de trenes. Y por otro lado todo esto está enmarcado, como dijimos, en el proyecto RER, en el proyecto general de pasos a distinto nivel, el plan quinquenal director de transporte de la agencia metropolitana de transporte y en el caso de la Ciudad de Buenos Aires el Plan Urbano Ambiental, que también tienen especificados un serie de políticas totalmente concordantes con el plan de modernización.

Bueno, como dijimos antes la modernización de la línea va a mejorar los niveles de confort y de seguridad. Vamos obviamente a tener mejoras ambientales, porque vamos a pasar de tracción diésel a tracción eléctrica. También la tracción eléctrica es mucho más silenciosa.

Las vías que se modifican también se hacen con lo que se denominan riel largo soldado, que son rieles que están unidos entre sí, por lo tanto eso no produce el golpe típico que produce

el tren. Hay un beneficio en el ahorro del tiempo de viaje. También tenemos menores costos de operación lo cual también ayuda a que el sistema ferroviario que sea más sustentable. Y también obviamente hay beneficios para los usuarios de la vialidad, que hoy cruza las vías donde están las barreras al eliminarse las barreras.

Hay una evaluación económica, que se desarrolló específicamente para este proyecto. Los beneficios vienen principalmente por ahorros, derivados del aumento de velocidad y también por el menor costo que tiene mantener los sistemas eléctricos, con respecto a los sistemas diésel. Bueno, ahí va a continuar Alejandro. Muchas gracias.

Aplausos.

Moderador:

Bueno ahí va a continuar Alejandro Langlois que hizo la evaluación ambiental del proyecto.

Alejandro Langlois:

Hola soy Alejandro Langlois y voy a explicar el impacto ambiental del proyecto.

Bueno, Buenos días, antes que nada le quiero agradecer, la posibilidad de explicarles el trabajo realizado. Les quería comentar, que lo que va a ver, es un resumen de estos dos documentos, uno que hemos denominado análisis socio ambiental estratégico y otro que es la primera emisión de lo que es el estudio de impacto ambiental de la subestación transformadora, los dos documentos están en la página web denominada www.uecmovilidad.gob.ar, así que cualquier cosa que quieran ampliar respecto de la explicación que vamos a dar ahora, lo pueden consultar directamente ahí.

Las características generales del proyecto ya se las explicó el ingeniero Bussi. En términos generales, lo que busca el estudio socio ambiental del proyecto es determinar, de qué forma impacta el proyecto sobre el medio, tanto de sus componentes positivos como negativos, a partir de ahí se ha desarrollado una secuencia que nos permite identificar estas situaciones. Poder optimizar los beneficios que son positivos, poder mitigar los impactos negativos, que son eventuales, como vamos a ver ahora. Pero hay que estar preparados, para que se generen los menores inconvenientes posibles, de manera de reducirlos o inclusive eliminarlos. ¿Cuál es el área de incidencia del proyecto? El proyecto tiene dos aspectos fundamentales; uno que es el impacto social, sobre el entorno sobre el cual se desarrolla e involucra a todas las municipalidades que atraviesa. Que tiene una correlación muy directa con lo que el ingeniero Bussi les explicaba, como cuenta, que es la cantidad de gente que

recibe los beneficios del proyecto y tiene un área, más reducida, que tiene que ver sobre el impacto del medio físico directamente. El impacto sobre el medio físico se reduce, en este caso por no ser una obra nueva, al área de ocupación de vías y por lo tanto que es un área donde, un proyecto similar que es la circulación de la traza ferroviaria ya se encuentra instalada.

Entonces, hay un beneficio sobre una amplia porción de la población sobre el lugar que atraviesa y un beneficio, un impacto que está bastante acotado respecto del medio físico de donde se desarrolla el proyecto. El proyecto tiene una serie de subproyectos definidos, todos con una participación que significan, que están en este gráfico, la cantidad de componentes, haciendo también a la exposición que hizo el ingeniero Bussi y de cada uno de estos componentes lo que se ha hecho, es analizar como subproyecto el impacto específico de cada uno.

¿Cuál es el marco institucional y jurisdiccional donde se asienta el proyecto y los cuales determinan las reglas y normas a las cuales tiene que adherirse los estudios de impacto ambiental? El entorno donde se desarrolla es multi-jurisdiccional, porque por un lado tiene incumbencia la Secretaría y la política ambiental de la Nación. No como participación directa, sino como el ente que coordina las políticas de gobierno respecto al impacto ambiental, tienen en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires el Organismo Provincial de Desarrollo Sustentable, también denominado OPDS como lo conocemos todos, que exige el análisis de cada uno de los impactos que tiene cada proyecto y determina el procedimiento, que hay que hacer para analizarlos hasta llegar a la aprobación por parte del OPDS, como atraviesa también en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires el APRA o Agencia de Protección Ambiental, también tiene fuerte incumbencia, también requiere que sean presentados los documentos que justifican o describen los impactos ambientales y medidas de mitigación. Y por lo que según esto, como elemento también tienen incidencia en cada uno de estos análisis, están las propias municipalidades. En algunos casos depende la extensión, participan de ese proceso, tienen incumbencia en el proceso, porque se pueden ver afectadas directamente. Este es el caso específico de la subestación transformadora, es el único elemento que queda fuera del área actual de la ubicación del ferrocarril y que por lo tanto la municipalidad respectiva va a tener que por lo menos conocer el tema, aprobarlo y estar de acuerdo con lo que ahí se decida.

Como decíamos son todas áreas de incidencias, que tienen que ver con el estudio. Uno es la que desde punto de vista social involucra a la población afectada. Otra que es la que impacta directamente sobre el medio físico, que es la que el área de ocupación ferroviaria actual, sobre la cual se desarrolla la actividad eventual de la mayoría de los trabajos.

Ustedes van a ver también, en ese estudio una descripción de cada uno de los aspectos físicos que puedan verse involucrados; topografía, geomorfología, suelos, hidrología, el hecho de que el proyecto se instale, sobre un proyecto ya vigente altera muy poco las relaciones actuales, entonces lo principal de todo ese análisis, que ustedes lo pueden analizar en el documento que mencioné, es que primero la obra no incluya movimiento de suelos. No tiene grandes movimiento de suelos y por lo tanto el todo el factor suelo, tierra se mantiene prácticamente inalterable. No modifica la altimetría de la red, de la vía actual, es decir puede tener algún retoque, por las asistencias que tiene la electrificación que van con la instalación de la catenaria, pero digamos pero no hay terraplenes o cambios de nivel que puedan llegar a modificar el régimen de cumplimiento superficial de la hidrología del lugar y no incluye ningún componente de importancia, como podría ser la nueva electrificación o algo que pueda cambiar en términos específicos tanto el escurrimiento superficial como los actuales cauces que hay en la traza del ferrocarril San Martín. No se modifican puentes, no se incluyen puentes u obras de infraestructura mayor que puedan tener efectos sobre esa situación. Tampoco cruza ningún sector de área protegida desde el punto de vista ambiental, todos los proyectos de área protegida están relacionados a las márgenes del Río Reconquista y no sobre el área del cruce del FF. CC. San Martín. Hay una propuesta de hace mucho tiempo, que puede tener incidencia en ese sector, pero ya considera la presencia del ferrocarril actual y por lo tanto consideramos que la evolución de esta obra, que es de electrificación, en ese caso no tiene incidencia sobre ningún sector de área protegida.

Bueno, alguno de los aspectos sociales también, como tilde sobre lo que ya dijo el ingeniero Bussi; el proyecto se instala sobre una traza y en una sucesión de municipalidades, de densidades decrecientes de la ciudad de Buenos Aires hasta alejarse hasta el lado de Pilar y con un mapa de necesidades básicas insatisfechas como el que están viendo en ese sector, o sea que el proyecto llega a lugares donde hay necesidades de transporte, de sectores que específicamente e históricamente no tienen accesibilidad a los medios de transporte

masivos, por lo tanto el proyecto ayuda a mejorar la calidad de vida de todo ese sector. Se ha realizado también la vulnerabilidad de desastres naturales que tiene la zona, existen antecedentes y registros, por los cuales tienen la frecuencia de este tipo de eventos que en la zona donde se implementan. En la mayoría de los casos de la traza la vulnerabilidad es baja. Existen algunos puntos, donde aparece la vulnerabilidad como moderada, pero nunca con eventos que digamos... inundaciones de proporciones que puedan alterar la circulación del ferrocarril, también lo que se hizo y Uds. lo pueden analizar en el estudio ese, es relevar todos los sectores característicos que se desarrollan sobre la traza desde Retiro hasta Pilar en términos de, tanto de los pasos a nivel existentes como los pasos peatonales formales, como así también los pasos peatonales informales que se han presentado en el sector que también tienen incidencia en este caso.

Porque, más allá de formalidad o informalidad, significan puntos de riesgo donde a partir la red y colocar al propio ferrocarril puede traer situaciones de riesgo, como para tener en cuenta el proyecto que fue lo que se hizo, todas las medidas que tienen que ser tomados en cada uno de estos puntos para asegurar la buena circulación y para asegurar sobre todo la seguridad, en términos de circulación de peatones y el propio tren.

Como principales beneficios o impactos positivos del proyecto, se han detectado y se han elaborado parte de lo que sería ya una presentación anterior. Hay otro tiempo de viajes de los pasajeros, por aumento de la frecuencia del servicio, hay ahorro del tiempo de los pasajeros por aumento de las velocidades, que son exponenciales, son todos factores que tienen incidencia sobre el usuario. Hay una derivación de otros medios hacia el ferrocarril a mayor capacidad que le brinda esta situación y el mayor confort son factores directos, que atraen a los usuarios a usar el ferrocarril como un modo, abandonando, los modos que en término generales las políticas tratan de desalentar el uso del automóvil particular. El nivel de confort de los pasajeros también es importante en cuanto los aumentos de las frecuencias del proyecto y mejoras en la seguridad general. Acuérdense que se está renovando las vías de todo un sector que son fuentes de accidentes en caso de estar desalineados o desnivelados por falta del mantenimiento adecuado, que a su vez el mantenimiento se hace cada vez más conflictivo cuanto mayor es la edad del material de esa estructura. Existen otros factores principales e impactos positivos, que se detectaron con la presencia de este proyecto. El ahorro de energía en términos absolutos, en términos de

energía los ferrocarriles eléctricos consumen menos que los actuales de alimentación diésel, hay una fuerte disminución en la utilización de combustibles fósiles, esto lleva a dos situaciones específicas, por un lado existe una menor emisión de gases en el entorno cercano de la circulación del tren, por otro lado se emiten menos gases de efecto invernadero, cuyo efecto no solo es en el entorno cercano, en términos de contaminación solamente sino que es en forma global. Los gases de efecto de invernadero tienen impacto global en toda la región, en cambio los otros gases que no son de efecto invernadero pueden tener impacto solamente en el entorno del ferrocarril. Los dos se ven beneficiados con la implementación de la electrificación del ferrocarril San Martín.

Hay una disminución en las emisiones de ruidos y acá tiene que ver con dos situaciones una es, el propio ferrocarril eléctrico emite menos ruidos en su andar, que los ferrocarriles con la tracción diésel que tienen actualmente y además el cambio de los rieles por rieles largos soldados elimina ese golpeteo clásico que tienen los ferrocarriles, que hoy es uno de los factores principales de emisión de ruidos. Hay una disminución en el costo de operación y mantenimiento y en general los costos generales en término de operación del transporte y demás mejoran sensiblemente.

¿Que nos queda entonces? Nosotros estamos diciendo que durante el período de operación, existen un montón de factores que son claramente beneficiosos y que sugieren que el impacto, el nulo o positivo en todos los factores que tienen, sobre los cuales el proyecto puede tener impacto. El único período que debemos cuidar y debemos tener consideraciones especiales, es el periodo de la obra. La obra no tiene ninguna situación particular, que la diferencie de una obra de las tradicionales que se desarrollan en ámbitos urbanos. Entonces en cada una de estas obras que aparecen las principales situaciones que hay que controlar son; la calidad del aire, las contaminaciones que pueden darse en términos locales a través del uso de maquinaria, el derrame de combustible en la zona de operación y mantenimiento, la emisión de polvo, la emisión de ruidos, la parte social en la cual la presencia de un nuevo componente humano, como es la gente que trabaja en la obra que pueda afectar indirecta o directamente al entorno, una serie de factores que pueden ser regulados y pueden ser caracterizados y pueden ser evitados en sus impactos negativos, con un plan de gestión y monitoreo ambiental. Lo que se hizo entonces fue determinar a través de una serie de planillas que ustedes van a ver en el estudio y demás cuales son los factores

que pueden verse potencialmente afectados. Digo potencialmente porque por ejemplo un derrame de combustible es algo de lo que hay que cuidarse y no es un impacto que va a pasar sino que potencialmente puede ocurrir. Entonces existen una serie de medidas descriptas en los planes de gestión y monitoreo que tienden a controlar la situación en la que ahora se desarrolla y para que ese eventual evento no se desarrolle y así mismo si llega a ocurrir cuáles son las medidas para mitigar y hacer desaparecer el efecto negativo que pueda aparecer. Al mismo tiempo esa situación está establecida como debe monitorearse a lo largo de la obra, tanto para prevenir esas situaciones como para corregir las que sucedan y puedan ser detectadas.

Bueno como les dije, la obra ha sido analizada en su totalidad respecto de sus impactos y cada uno de los subproyectos, también ha sido analizado respecto de sus impactos. Para eso hay un organismo, que el propio Banco que financia la obra establece, que tiende a hacer una interpretación entre la calificación y el tipo de obra, la calificación del medio y vinculación entre los dos, establece si el tipo de impacto puede ser de moderado, alto o bajo. Todos los subproyectos analizados han dado una caracterización moderada o baja, por todas las situaciones que les habíamos estado diciendo, por lo tanto el elemento que ha sido considerado especialmente y que ahora vamos a revisar es la subestación transformadora, que es el único que se desarrolla fuera del ámbito de la ubicación actual del ferrocarril y que por ser una obra nueva (todo el resto de la obra es una especie de readecuación de la obra existente, por eso es que es considerada así en la calificaciones de los organismos ambiental tienen aparece como la readecuación de una situación actual) la subestación transformadora es la única que se aparta de ese proyecto y por lo tanto, ha tenido un estudio particular que voy a mostrar a continuación. Cuales son alguna de la situaciones particulares que permiten reforzar lo que dijimos se hizo un estudio de emisión de ruidos que demuestra que, en todos los casos ante la misma situación ambiental que lo rodea o sea el entorno donde se aplica el ruido los niveles de ruidos, emitidos por el ferrocarril ya electrificado y con el riel largo soldado, se ubican entre 6 y 8 decibeles menos que los niveles de ruido actual, en términos de decibeles audibles continuos o equivalentes es decir se ve sistemáticamente, por la sola presencia del tren electrificado respecto de la situación actual, una mejora en este sentido. Se le pidió también, que impacto podía tener sobre el arbolado actual existente, un factor del cual se tiene mucho cuidado y trata de minimizarse su impacto en todo caso. El único

caso donde haber una situación en particular era en los talleres Alianza, donde hay unas arboledas importantes añosas y lo que se determinó, es que solo sobre esas arboledas se requeriría, depende de la visión del proyecto ejecutivo, la poda de alguno de esos árboles, que es una de las exigencias de distancias mínimas, por las catenarias y demás que hay que facilitar la instalación de las catenarias y fundamentalmente porque muchos de estos árboles son añosos y pueden descascararse con facilidad sobre todo porque son eucaliptus, podían caer sobre la red y provocar no solo accidentes sino también interrupciones del servicio y demás. Si salvo situaciones especiales, que van a ser analizadas si se presentasen, la única afectación que habría sobre el arbolado sería una actividad de poda y no una actividad de remoción en ninguno de algunos de los casos que se ven.

También hay un efecto importante en lo que decía el ingeniero Bussi, respecto de la ampliación del aumento de la frecuencia del servicio en términos de la interacción con el tránsito vehicular que hay con el ferrocarril, sobre todo por los pasos a nivel y el tránsito peatonal también. En esos términos el sector, que a priori se ve como de mayor intensidad, que se habría de comprometer es el de mayor densidad. Es decir el que le pertenece a la ciudad de Buenos Aires, el tramo inicial de la ciudad de Buenos Aires, donde se están haciendo estos viaductos que comentaba el Ingeniero que van a seguir o van a permitir eliminar estas interferencias y ya con una frecuencia menor todavía cada una de las municipalidades va a resolver como ahora la conectividad, pero no incluida en esta etapa todavía, aunque se va a ir desarrollando con el tiempo cuales son los lugares donde debería hacerse un cruce a desnivel respecto de las vías ferroviarias para mantener la vinculación entre ambos sectores. Ese es un tema importante porque, la vía más que nada parece una separación física y hasta incluso una separación social de estos sectores, entonces mantener esa conectividad y esta vinculación entre ambos sectores de la vía genera que todo el entorno se desarrolle de una forma adecuada.

Los talleres Alianza también tienen las consideraciones que el ingeniero Bussi les comentó, en cuanto a su extensión, a su ubicación en general y pasamos a lo que podría ser un tema diferenciado del resto que podría ser la subestación transformadora. La subestación transformadora ha sido cuidada especialmente, en términos del equipamiento que se ha puesto. Se ha puesto transformadores encapsulados de alta tecnología donde se ha probado y tiene emisiones de los dos componentes, que pueden ser de consideración de todas estas

subestaciones que son la emisión de campos electromagnéticos y la emisión de ruidos en su fase de operación. Estos nuevos transformadores con esta característica de estar encapsulados sus componentes minimizan casi hasta hacer desaparecer esos dos factores y se ha agregado un componente adicional que toda la subestación de todos los transformadores y demás se encuentren dentro de un edificio, es decir no hay exposición de los elementos de transformación, como pueden aparecer alguna vez si van por la ruta y ven unas imágenes que son visualmente bastante impactantes de transformadores y cables. Bueno en esta estación los cables llegan y salen de la estación de forma subterránea y el edificio los cubre, es decir el que se va a desarrollar cubre a los transformadores con el objeto de minimizar el espacio del impacto visual sobre ese sector.

Acá están todos los componentes descriptos, en torno a los que la subestación tiene. El sistema de transformador es el que les comentaba existe, las relaciones de transformación también están explicadas ahí, no tiene ninguna situación particular que tenga que hacer considerada y que la aleje de las situaciones corrientes, de todo este tipo de estaciones transformadoras.

En cuanto a la identificación de los impactos Uds. van a ver que el estudio de impacto, por extensión, la estación transformadora genera o es parte prioritaria de todos los impactos positivos que tiene el proyecto en general. No existe el proyecto sin estación transformadora, entonces como beneficios, como impacto positivo general, de la implantación de la estación transformadora puede extenderse para lo que ya se dijeron en la obra en general. No existe una sin la otra, entonces los ahorros de tiempo, los ahorros de emisiones de contaminantes y los ahorros de combustible que se multiplican finalmente y se hacen extensivos a la estación transformadora.

Existen situaciones particulares especialmente por ejemplo la de la subestación se construye en un terreno que no tiene problemas lineales, es un terreno del CEAMSE que ya está disponible para hacerlo, el terreno no está intrusado. El proyecto se desarrolla sobre una estructura elevada que minimiza el impacto de eventuales anegamientos del sector donde se ha detectado esta situación. Durante la obra no se genera impacto sobre el entorno, está lo suficientemente alejada del entorno para que las condiciones de accesibilidad, de ruidos y demás puedan ser fácilmente controladas. Se hace extensivo todo lo que habíamos dicho de la obra en general a la obra de la subestación, en cuanto a la emisión de ruidos, circulación,

polvos y todo lo que pudiera en general y en cuanto a los impactos que pueda tener. Las características de los transformadores, ya lo dijimos tienen un efecto blindaje, por este encapsulamiento se entiende, por lo cual durante la fase operativa tampoco tiene problema de impacto negativo sobre el entorno. Y todas las descripciones que estábamos haciendo respecto de esta estación pueden también Uds. verlas reducidas en unas planillas que están incluidas en el estudio de impacto ambiental, donde se han caracterizado los impactos de acuerdo a cuatro situaciones particulares o caracterización de cada uno de ellos; una es la intensidad. Si es bajo, medio, alto, muy alto.

Otra es la persistencia, si va a estar permanente esa perturbación ese impacto por un tiempo corto, mediano o permanente (ya queda instalado), una es la extensión de si es un impacto sobre un sector particular, si es parcial o si va a afectar a un grupo importante de personas o si es una extensión total y otro es la recuperabilidad, que es uno de los factores más importantes, donde puede ser recuperable de inmediato, en mediano plazo, mitigable o irrecuperable. Uds. van a ver que hay una serie en la que se ha analizado punto por punto cada una de estas situaciones tanto en la etapa constructiva, como para la etapa de operación.

Fundamentalmente en la etapa de construcción que es donde aparecen los impactos todos de permanencia temporaria, todos mitigables, todos parciales y todos recuperables en termino generales. Han dado todos impactos bajos o moderados no hay impactos altos. Entonces la obra se presenta como muy acotada y con bajo impacto, máximo teniendo en cuenta los enormes beneficios que el proyecto en general está dando. Con esta descripción muy cortita en términos de tiempo, trate de darles, primero de transmitir la tranquilidad que todos tenemos respecto de los factores ambientales darles una idea de cómo impacta la obra sobre los factores ambientales y orientarlos un poco en lo que puede ser la lectura de todo este documento y poder sacar cualquier tipo de duda que haya al respecto en este sentido. Les agradezco.

Aplausos.

Moderador:

A continuación entonces vamos a comenzar con la exposición de los participantes inscriptos para hablar. Les recuerdo que cada uno de los participantes inscriptos va a tener un tiempo de exposición de 5 min, para acomodarnos en tiempo y que nos podamos ordenar todos los

que están anotados y también recordarles que las consultas que surjan de cada exposición serán contestadas por escrito y publicadas en la página www.uecmovilidad.gob.ar.

Bueno para comenzar entonces tenemos a Corrales Rubens ¿Está presente? ¿Corrales Rubens? ¿No está presente Corrales Rubens?

Ok, continuamos entonces con el segundo participante inscripto Likerman ¿está presente?

Ok, ¿esta lista?

Ok, bueno el tercer participante inscripto es Matías Ferreirós.

Matías Ferreirós:

Buen día, ¿Cómo les va? Bueno, que la verdad que cuando me invitaron a hablar de este proyecto me sentí muy identificado porque fui, soy usuario del tren, pero lo fui mucho tiempo en mi época de estudio viajando a la universidad de Buenos Aires con el tren, con el Belgrano Norte como en el San Martín. Y la verdad que se me cruzaron tres variables o tres factores que son, o me parece que son fundamentales. La primera es espacio temporal, todo aquel que es usuario del tren, de transporte público en general, pero del tren, el viaje es extenso y uno se vuelve perro. Se vuelve perro del tiempo que hay de estación a estación, el promedio del San Martín se los digo es de 4 minutos por estación salvo Palomar y Hurlingham por la base. Como que uno está esperando para llegar, porque a veces no tenés que leer o las redes sociales y demás. Y esto cuando sos estudiante no te afecta tanto porque el tiempo es un poco más. Ahora me imagino y todavía no tengo hijos, la parte de querer volver a tu casa y querer estar con tu hijo antes de que se duerma para el otro día al colegio y no llegar a verlo y eso tiene que ver un poco con la segunda variable que voy a explicar que es la variable psicosocial. Yo les aseguro que ven esto y uno dirá “cuánto van a ganar en un viaje largo de 5, 10 minutos”, bueno si 5, 10 min por día, todos los días de tu vida son un abrazo más con tu hijo, un mate más con tu señora o con tu marido, eso te va cambiando la vida y además te va cambiando la vida para siempre, son obras que quedan para siempre, no es el corto plazo. Eso nos cambia la vida para siempre.

En lo personal yo soy el jefe del bloque de José C. Paz y me preocupa mucho el distrito por dos cosas. La primera no solo los afiliados tienen que estar viajando para los turnos de hospitales y demás o a Caseros o a Hurlingham o la ciudad de Buenos Aires sino que además pasa mucho tiempo alejado de sus familiares, sus hijos tiene que pedirse un día de trabajo u horas porque no puede tomarse el día, para tener que hacer un trámite y tratar de llegar al

trabajo, con lo que sabemos que eso representa, con el miedo a que me echen del trabajo porque “tengo que hacer un trámite para mi viejo porque si no lo hago, no tiene los medicamentos”. Y la segunda parte en la psicosocial del proceso de José C Paz que no afecta tanto a San Miguel en la misma cantidad de usuarios, es sobre todo el tema laboral, en José C. Paz no hay barrios industriales, no hay trabajo formal en su mayoría, si porque quienes han gobernado el distrito no se han encargado de eso y la mayoría de los vecinos de José C Paz y vecinas tienen que estar viajando para trabajar y afecta muchísimo eso porque todo el tiempo cuando vos hablas con un vecino dicen “yo a mis hijos a la noche no los veo yo voy a trabajar, salgo a las 4 de la mañana y tengo que estar tres horas” porque además es la variable espacio temporal que se cruza que te bajas en Retiro y te tenés que tomar el tren y te tomás el colectivo y con el Metrobus se hace más corto y vos cuando te tenés que volver, te terminas encontrando con que, llego a perder el colectivo y me tengo que tomar el siguiente tren. Llego a perder este tren y me pierdo un abrazo.

Muchas veces hablar de un solo abrazo es nada, pero hablar de un abrazo todos los días de la vida, de acercarte un poco a una persona, eso te cambia la vida. Hay una tercera variable que es ya la emocional, primero les dije que yo viajo mucho en tren así que me afecta, me siento identificado con el viajar en tren. Viajar en tren es muy lindo además, si vos creas la posibilidad de viajar en tren frente a otro medio de transporte, te voy a viajar en tren y ahora más ahora, que están renovando las líneas al interior del país y encima que el interior de la Argentina que es hermoso, así que viajar en tren es lindo. Y respecto lo emocional también tiene que ver con cómo nos afecta el tren a todos, vivimos del tren, todos estos distritos que están cruzados por el tren, vivimos del tren y es un orgullo de estar viviendo en una época del país en la cual hay un gobierno que trabaja a un largo plazo. El pueblo no se beneficia con el corto plazo, sirve para asistir, para ayudar, pero el corto plazo beneficia al gobierno/los partidos políticos y el largo plazo se beneficia a los vecinos desde sí, ¿Esta? Si cada dos años vamos a votar y cambiar los gobiernos, pero el largo plazo beneficia a los vecinos, agua corriente, cloacas, la ruta 8 va a beneficiar de San Martín a Pilar a todos los vecinos y los trenes, los trenes son a largo plazo. Esto a nosotros nos queda para siempre, esto le queda al hijo al nieto y demás sí, entonces la verdad es un orgullo que haya un gobierno ahora que trabaje, no porque sean buena gente, porque es la obligación que ellos

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

eligieron, es su responsabilidad. Se hace lo que hay que hacer y eso les queda a todos los vecinos para siempre. Muchas gracias.

Aplausos.

Moderador:

Bueno continuamos ahora con Alexis Lívora, ¿Está presente?

Alexis Lívora:

Bueno, buen día a todos, lo mío va a ser un poco más corto, yo soy concejal de José C. Paz.

La verdad de todas estas obras, me alegran mucho que estén ocurriendo. Son obras que realmente necesita la gente y no las obras que necesitan los políticos que hasta el momento, era a lo que veníamos acostumbrados. Está bueno que la gente viaje mejor, que viajen más rápido, que viaje más cómoda y que se cuide el medio ambiente. Es fundamental sobre todo en nuestros distritos que estamos bastante alejados de la capital y no se utiliza mucho en términos de reciclado, relevamiento y cuidado del medio ambiente y vemos como los avances se van dando. Tenemos la suerte, o tengo la suerte de pertenecer a un partido político donde las obras se piensan a mediano y largo plazo que es lo que realmente necesita la gente y no poner parches. Porque los parches siempre se terminan con más parches encima y nunca se terminan de solucionar los problemas de fondo y la verdad que estas obras me enorgullecen, me enorgullece mucho que las obras se utilicen a largo plazo y empiecen a modificarse los problemas que la gente tiene, que esto deje de ser un problema y que la gente empiece a disfrutarlo, que empiece como decía Matías recién, a usar su tiempo en beneficios propios, en términos de su familia, en abrazar a su hijo, en abrazar a sus padres y estar con el abuelo, por esos 10 min que se ahorra en viajar en tren, poder pasar por la casa de tu abuelo, que hace mucho que no lo ves y ahora que estoy pensando, hace mucho que no veo a mi abuelo y bueno, nada, estoy contento y orgulloso de que las obras se empiecen a suceder. De que dejen de hacerse obras que necesitan los políticos y empiecen a hacerse obras que realmente necesita la gente. Así que nada más, eso es algo cortito y muchas gracias a todos.

Aplausos.

Moderador:

Gracias, bueno siendo las 12:20 entonces y siguiendo con los participantes inscriptos.

¿Cómo estamos ahí con el tiempo? ¿Sí?

Claudia Guerrero:

Claudia Guerrero, Subsecretaria de Transporte del Partido de Pilar. La verdad básicamente agradecerles, como Uds. habrán visto Pilar tiene un crecimiento inter-censal del 28% por eso el impacto para nosotros es enorme de esta obra y básicamente me alegro mucho fue como música para mis oídos escuchar que combina a Cabred, básicamente porque eso nos va a permitir dar respuesta a algo que no es de esta gestión sino de hace rato ya que es el impacto industrial de Pilar y tenemos que resolver el ingreso de empleados obreros y demás en forma conjunta, a las 6 de la mañana, junto con picos muy grandes. Salidas también con picos también muy grandes desde el punto de vista del transporte automotor no vamos a dar abasto a resolverlo. Por eso creo que estos modos masivos, como es el sistema ferroviario de superficie, es maravilloso. Así que lo mío era nada más que para agradecerles esto.

Aplausos.

Moderador:

Bueno, muchas gracias. Ahora sí, siendo las 12:25 del mediodía damos por finalizada la jornada. Les queremos agradecer a todos los asistentes y especialmente al municipio de San Miguel por haber por haber facilitado y organizado la misma, así que muchas gracias.

Aplausos.

Juan Carlos Gramajo:

Si, dijeron que se podían hacer preguntas al final de esto.

Moderador:

Sí, su nombre y...

Juan Carlos Gramajo:

Mi nombre es Juan Carlos Gramajo.

Moderador:

Bien.

Juan Carlos Gramajo:

La pregunta sería: ¿Ud. dijo de que la tecnología que hoy existe en el Roca es prácticamente la misma o casi la misma que se va a comprar, para tener esa nueva tecnología acá en el ferrocarril San Martín? Creo que dijo eso, o más o menos. La reflexión sería; si hoy día, la

tecnología china tiene bastantes cosas como para dudarse tanto sea en su estructura constructiva, tanto sea en su mantenimiento y en tanto sea a su capacitación a los obreros que están trabajando en los distintos tipos de depósitos que hay en Ensenada, en Lavallol, en plaza Constitución, tendríamos que ver en mucho mayor detalle de esa tecnología, si es para San Martín, todos los errores que se estarían cometiendo se supervisarán y que no se cometan. ¿Para eso que es lo que se tiene ya previsto?

Ing. Germán Bussi:

A ver, cuando decimos tecnología hay distintos niveles de tecnología. Un nivel, es un nivel digamos, estratégico. Esto es, un motor diésel de combustión interna, una locomotora o coches con motores diésel o de formaciones autopropulsadas como es el caso de las triplas chinas, que están operando en el Belgrano Sur, que tienen cabinas en las dos puntas y evitan que la locomotora tenga que desengancharse en una punta, engancharse en la otra.

Y después, en materia de electrificación hay básicamente dos tecnologías; una es el tercer riel, o sea la alimentación eléctrica por tercer riel, con un patín, que toca ese tercer riel y el otro es con catenaria, esos serían como los grandes lineamientos de los distintos tipos de tecnologías. Y dentro de la catenaria, que es la tecnología a la cual en general se ha ido progresando en el mundo, hay distintas tensiones de electrificación. Esto quiere decir distintos niveles de tensión en ese cable aéreo, que es el que le está dando la energía al tren. Cuando decimos la misma tecnología del Roca, nos estamos refiriendo básicamente al sistema de contacto aéreo, catenaria como le llamamos normalmente de 25.000 V, es de las máximas tensiones que existen, en Europa hay muchas electrificaciones pero con tensiones mucho más bajas y la alta tensión en el cable permite, que no haya muchas subestaciones. O sea el hecho de tener la tensión mayor permite tener pocas subestaciones y que esas subestaciones puedan alimentar una longitud mayor del itinerario de la cantidad de vías y más cuando hay muchas vías, ¿Si? Por eso en este caso, hay inicialmente una sola subestación, con el Roca durante muchísimo tiempo hubo una sola subestación, estaba en Temperley, ahora se hizo una segunda subestación. El sistema completo va a seguir agregando subestaciones, va a haber una subestación en Retiro, otra en Pilar, más adelante. Y para el Mitre también va a haber para cuando se re-electrifique el Mitre y se deje de usar el tercer riel, ese ferrocarril también va a ir todo a una y cuando nos referimos a tecnología nos referimos a eso. Un segundo nivel ya hilando más fino es; bueno cual es la tecnología de

origen del sistema o sea de la nacionalidad o quién fabrico específicamente esto, en el caso de Roca la tecnología original es japonesa. Lo que ocurrió fue que se compraron trenes chinos, que hubo que pedirles a los proveedores chinos que se adecuaran a la tecnología japonesa, porque debía operar sobre un sistema del cual su base tecnológica era japonesa. De hecho los trenes chinos tienen algunos componentes que no son chinos, los componentes críticos en general no son chinos. Son japoneses o europeos. No obstante lo importante es tener claro que el requerimiento de tecnología, es que la tecnología sea compatible y nosotros, en la nueva compra de material rodante no estamos previendo de que necesariamente tengan que ser chinos y uno de los motivos justamente tiene que ver con que para nosotros, es difícil trabajar con tecnología china porque nosotros trabajamos normalmente con normas, europeas o americanas y entonces incorporar tecnología china, nos obliga a exigirle a los chinos de que respeten esas normas europeas o americanas que son las que son las normas estándar que usualmente están homologadas en todo el mundo y en nuestro país nos permiten exigir ciertos requerimientos de calidad y de seguridad. Lo mismo con el sistema de señalamiento, nosotros el sistema de señalamiento base que se va a instalar va ser el japonés o sea el mismo que está en el Roca. ¿Por qué? Porque queremos llevar un solo sistema de señalamiento a toda la línea metropolitana. O sea lo que queremos es que cualquier tren que entre al área metropolitana tenga en mismo nivel de seguridad sin importar si es un tren de carga, de pasajeros, de larga distancia. O si es un tren que normalmente opera en una línea o en la otra, como explique antes debe haber un sistema interoperable en toda el área metropolitana, la tecnología de señalamiento va a ser japonesa ¿Por qué? Porque ya tenemos esa tecnología en una parte importante de la red, es una tecnología que la conocemos muy bien. Porque ha funcionado muy bien. Es una tecnología que nuestra gente, nuestros operarios la conocen. Saben prepararla, es un sistema bastante sencillo para hacer las reparaciones y en general los expertos, digamos nuestros cuadros técnicos ferroviarios están conformes con la performance de esta tecnología a lo largo de todos estos años y entonces ese núcleo va a ser, ese núcleo duro digamos de la seguridad ferroviaria en el sentido de parar el tren cuando un conductor, por algún motivo no frena, se va a hacer como decíamos, nuevo con tecnología no china, sino japonesa. Y luego hay capas superiores de tecnologías ya hablando más de sistemas electrónicos más sofisticados, que en esos casos la norma que, nosotros estamos trabajando

es normativa europea, que ¿Por qué en Europa, se han tomado el trabajo de poder compatibilizar distintas tecnologías bajo un solo estándar? Y, eso es fundamental para poder hacer licitaciones transparentes. El gran problema que hay con la tecnología china es que los chinos hacen cosas bajo sus normas o fabrican bajo normas europeas cuando quieren exportar. Si nosotros trabajamos bajo normas europeas, puede proveer cualquiera. No estamos esclavizados a comprarle a un solo proveedor. Y en eso nosotros hemos tomado la decisión estratégica, de que todas las cuestiones vinculadas a la tecnología sean con normas abiertas, que permitan que haya la mayor cantidad posible de empresas que puedan proveer eso. Porque además el sistema se tiene que seguir modernizando y no podemos de ninguna manera quedar esclavos a un solo proveedor de tecnología. Por eso en caso de que aparezca alguna parte que sea china si tiene que cumplir con normativa europea como si estuviesen exportando a un país europeo. ¿Sí? Y eso claramente explica otros cómputos, pero también implica otra independencia desde el punto de vista tecnológico a la hora de ir luego seguir mejorando todo esto, el sistema.

Juan Carlos Gramajo:

¿Cuándo Ud. dice que digamos, va a haber un canal abierto para hacer un subterráneo desde plaza Constitución hasta por debajo del obelisco, todos los daños que se tienen que entender digamos, esto que se va a provocar contra el San Martín fundamentalmente, todos esos daños ¿Se van a tener en cuenta en cuanto a la construcción de ese estudio? Se tienen en cuenta los posibles daños por problema geológicos que pueda tener toda esa construcción habida cuenta, y le doy un dato de que el año 1848 hubo un terremoto en el Río de la Plata de grado 7 y que eso se podía llegar a suceder después de los 200 años, es algo que estuve mirando y bueno a como está ahora el factor climático puede pasar. Esa es la primera pregunta digamos ¿Si se tiene en cuenta todo eso a la hora en la conclusión de ese estudio? y la segunda pregunta es en qué año, en el sector de Alianza se va a hacer un taller de mantenimiento de toda la flota, no es cierto? Dijo que son 3 meses de mantenimiento lineal, del tendido de la vía ferroviaria, para alrededor de 30 años. El mantenimiento de los postes eléctricos de Toshiba en el ferrocarril Roca, en el taller de escalada y el depósito Lavallol tiene daños y deben mantenimiento a todos los coches. Y sobre todo en varios niveles ya muy puntuales de mantenimiento digamos, de la alta tecnología que tienen, dentro de todos los sectores que tienen que tener digamos, tanto sea

de mantenimiento, como de los nuevos. ¿Existe digamos, algún programa de mantenimiento para ese material rodante?

Ing. Germán Bussi:

Si, bueno va a aclarar primero Langlois.

Alejandro Langlois:

Nosotros trabajamos sobre la, digamos normas de construcción nacionales y todo lo que hay que tener en cuenta se tiene en cuenta a la hora de construir un túnel de estas características. Evidentemente nosotros no tenemos, no es una zona sísmica esto quiero aclarar, desde un punto de vista general la ciudad de Buenos Aires no es una zona sísmica igualmente la realidad es que nosotros tuvimos un privilegio con nuestros suelos. Porque son suelos muy buenos para hacer túneles, por lo tanto nosotros tenemos nuestros subtes de Buenos Aires que hace más de 100 años que estos subtes no han tenido ningún inconveniente.

Ing. Germán Bussi:

Con respecto al tema de mantenimiento yo aclaré que en esta obra, o mejor dicho, en este proceso de compra o adquisición que estamos presentando hoy se incluye en los talleres de mantenimiento liviano ¿Por qué? Porque como bien se aclaró recién, hay distintos niveles de mantenimiento; el mantenimiento que se hace muy seguido que es poca la intensidad o intervención que se hace y después de un tiempo se van haciendo mantenimientos más pesados y con un período mayor se hacen mantenimientos más pesados aun, lo que se ha definido como estrategia a la hora de resolver un problema de mantenimiento que es un problema crónico en la Argentina, es que la compra de material rodante, o sea cuando se compran los trenes. En la licitación está previsto que una parte del mantenimiento pesado y del mantenimiento mediano o liviano, tiene que haber capacidad instalada del fabricante de los trenes para poder hacerlo en la Argentina. Y otra parte se va a hacer en talleres propios, o sea en los talleres actuales, modernizados y ampliados de nuestros ferrocarriles metropolitanos se va a hacer parte del mantenimiento. ¿Cuál es la idea? Por un lado garantizar una independencia del estado, o del... bueno en este caso del estado, porque estamos hablando de compra de material para los trenes que son operados por el estado, de no tener una dependencia del proveedor de la tecnología. O sea tener talleres propios, con personal capacitado propio y mantenimiento propio y garantizar que no estemos digamos

esclavos de un proveedor externo, pero además como también la cantidad de formaciones que se van a incorporar implica una cantidad muy grande de operaciones de mantenimiento, lo que está previsto es que venda la tecnología, es decir el que venda el tren, tiene que también que instalar talleres propios y una parte de ese mantenimiento va a ser tercerizada e incluida en la compra del material rodante. Esto también ¿En qué nos ayuda? A que el que nos vende la tecnología, sabe que si hay algo que está mal, algo que va a tener problemas de mantenimiento, ellos mismos también van a tener que pagar las consecuencias de esa mala calidad de lo que nos están proveyendo ¿Por qué? Porque la compra tiene previsto que en la misma licitación se presenta cual es el costo del tren, pero también cual es el costo de los distintos mantenimientos de livianos y pesados. Lo que es mantenimiento de livianos tiene que estar en la misma línea, o sea el mantenimiento pesado se puede llevar a un tren a 50 Km a un taller especializado. Pero el mantenimiento que se hace es una vez por semana y algunas cosas que se pueden hacer en forma más rutinaria y ese lugar tiene que estar en la traza y tiene que ser algo que esté el primer día. No podemos esperar 6 meses para tener un taller de mantenimiento liviano, por esto es que el mantenimiento liviano se incluye en esta obra y el mantenimiento pesado se incluye con la compra del material rodante. Están separados los dos temas para darle un mejor mantenimiento pesado en relación al proveedor y un tratamiento más relacionado con los que van a operar el tren para el mantenimiento liviano. El mantenimiento liviano lo hace gente operativa de la línea, mientras el mantenimiento pesado puede o no tercerizarse. De hecho en la línea Roca esta también, la licitación también de un taller de mantenimiento, para dar más capacidad de mantenimiento a formaciones de este tipo.

Moderador:

Ingeniero, ¿Seguimos?

Ing. Germán Bussi:

Si, podemos hacer un par de preguntas más así.

Moderador:

Vamos con un par de preguntas más entonces, para respetar el procedimiento.

Guillermo Sánchez:

Sí, yo soy Guillermo Sánchez de San Miguel. Les quería preguntar por la electrificación del San Martín, por una cuestión de que en San Miguel lo que más nos interesa y a los que más

nos beneficia, la duración de la obra y si tienen previsto digamos medianamente, una fecha de inicio de la obra de la electrificación del San Martín.

Ing. Germán Bussi:

El comienzo de las obras se ha estimado para el mes de septiembre y la duración son aproximadamente tres años y medio. Se está cerrando la documentación técnica. No puedo decir exactamente las cosas porque acá nosotros justamente para evitar los problemas que hubo en el Roca, estamos elaborando los documentos técnicos en reuniones de coordinación con las distintas áreas ferroviarias, esto es ADIF que es la empresa de infraestructura ferroviaria, SOFSE que es la empresa operadora del ferrocarril San Martín y lo que llamamos SOFSE central también de la gente de la línea con los cuadros técnicos del San Martín que son los que operan todos los días el ferrocarril San Martín con personal técnico de la CNRT y también participan los equipos que colaborando con la supervisión de las obras del Roca. Entendemos que el desafío es generar un documento técnico que realmente tenga el consenso y la participación de todos los que tienen que ver con el sistema ferroviario y tienen cosas para aportar y tienen de alguna manera algún tipo de responsabilidad directa o indirecta con el sistema ferroviario del San Martín en este caso, entendemos que en ese proceso nos tenemos que asegurar de que estemos seguros de las inversiones. Estamos haciendo inversiones que, bueno las del Roca vemos lo que dura 40, 50 años. Y por otro lado también tenemos un proceso de intercambio con los equipos, los consultores técnicos del Banco Interamericano de Desarrollo que revisan la documentación, emiten sus opiniones hay intercambios y todo lo que son los pliegos técnicos surgen de ese ida y vuelta. Esto tiene que ir al directorio del Banco, bueno la Argentina digamos, tiene un procedimiento a la hora de realizar el relevamiento internacional. El gobierno argentino, Jefatura de Gabinete de Ministros y lo que es el área de finanzas, Ministerio de Finanzas definen que obras son prioritarias, eso ya está tramitado y ahora lo que nos falta es que el directorio del Banco, a mitad de año, en una reunión que hacen en forma digamos, periódica, que ellos den la aprobación final de toda esta operación. Bueno, hasta ahora todas las misiones que ha hecho el banco para revisar lo que estamos trabajando han sido muy satisfactorias así que... y de hecho esta jornada de participación también forma parte de un proceso de sociabilización del proyecto, que el Banco también pide, más allá de otros procedimientos que haya que hacer, en el marco de toda la normativa ambiental. Pero los números por eso

son aproximados, no quiero decir exactamente cuántos meses va a durar la obra ni cuándo exactamente va a empezar porque dependemos un poco de algunas cuestiones también administrativas y técnicas.

Guillermo Sánchez:

Muchas gracias.

Ing. Germán Bussi:

No, de nada.

Moderador:

Vamos con la última pregunta entonces.

Diego Bravo:

Si, que tal buenos días mi nombre es Diego Bravo, quería hacer una consulta de acuerdo a lo que Ud. había dicho, por el tema de lo que había planteado en la obra no cierto que supuestamente, por lo que yo entendí no cierto, que era que iban a hacer cuatro vías de Pilar a Paternal y tres vías de Paternal a Retiro, no cierto específicamente dentro del partido que acaba de señalar que en la ubicación de esas dos vías, porque en ese caso si modificaría y ya de por sí habría que bueno, hacer un cambio de estructura y eso acá y a su vez el tema de por ejemplo el puente de la autopista del Camino del Buen Ayre, si el gálibo de la autopista hay que modificarlo o se hace como está en el terreno la colocación de la catenaria ¿O directamente va a hacerse una modificación ahí?

Ing. Germán Bussi:

Si, obviamente que sí agregamos una vía y hay que hacer un puente. Hay que agregar un puente, pero son puentes paralelos a los actuales y con respecto a los gálibos, sí hay una norma nacional que es la norma de ferrocarriles argentinos que prevé que digamos, esa norma, que tiene un gálibo establecido, prevé que todas la obras tanto de puentes peatonales como vehiculares, tienen que respetar esa dimensión, para asegurar que se pueda modificar en un futuro. La decisión de ir a una electrificación con catenaria es de la década de los 80, no es una idea nueva. Lo que estamos haciendo nosotros en realidad es cumpliendo con el hecho de que una modernización substancial del sistema se hace con esta nueva tecnología de electrificación, pero en ese sentido, no hay problemas de gálibo en el ferrocarril San Martín de lo que hay hoy ¿Sí? No hay que hacer de nuevo...

Diego Bravo:

Con la adición de la vía cuatro que...

Ing. Germán Bussi:

Tampoco, tampoco digamos, va a ser en ese caso es todo en zona de vía, no es que nosotros salimos de la zona de vías.

Diego Bravo:

Una pregunta más, el Roca está en el sistema de señalamiento para nueve coches...

Previo a la electrificación digamos, para nueve coches. Igual los chinos han previsto que creo que en algunos casos son de 7 coches y trenes de 8 coches ¿Qué se tomó acá para acá, para la electrificación?

Ing. Germán Bussi:

Sí, es una pregunta muy interesante, porque también hace a la planificación estratégica que estamos trabajando. Nosotros actualmente tenemos en el Roca lo que se llaman triplas y cuádruplas, esto es sub trenes que tienen 3 coches y 4 coches, apareados forman formaciones de 7 coches. En el Sarmiento tenemos trenes de 9 coches que son un poco más cortos ¿Sí? Y que más o menos, están en el orden de los 200m y en el ferrocarril Mitre tenemos dos triplas apareadas, cuando decimos esto de las triplas lo que genera es que la parte esta tienen un cabecera en cada punta, una cabeza en cada punta y el otro tiene un cabina en cada punta. O sea, lamentablemente cuando se hicieron esas compras, se desaprovechó o se malgastó dinero en cabezas de tren que no se usan, porque quedan una mirando a la otra en el medio del tren. Había una teoría antes, de que eso era bueno para de que si se rompía una parte se separaba y se juntaba con otra. Pero la realidad operativa es que eso no sucede, cuando hay un problema con un tren se saca todo el tren completo de servicio. Entonces a lo que vamos nosotros es a una unificación por longitud, esto es los trenes van a tener 200m de largo, en realidad son 206 en los bordes, en los lados externos de las puertas más alejadas va a haber 200m y en los andenes vamos a un standard de 210m con unos metros de revancha para que el tren, no tenga que parar justo y vamos a un proceso de ir aprovechando estas cabezas para que los trenes nuevos no tengan tantas cabinas nuevas y que no nos salga tan caro la compra de material rodante nuevo. Y vamos a una unificación de flota o sea, al final cualquier tren del Roca, o del Mitre, o del San Martín, o del Sarmiento van a poder operar en cualquier otra línea, como ahora tenemos distintas formaciones con distintos lados con distintas tensiones de electrificación a la larga trae

problema cuando queremos pensar en un sistema integrado en su conjunto. Así que si, la compra en grande va a ser con formaciones de 200m pueden tener 8 o 9 coches según el proveedor, si es más largo o más corto. Lo que nos interesa es cuál es el largo total del tren. Al eliminar las cabinas del medio también se gana capacidad, porque ese espacio hoy no se usa y es espacio que ahora se va a ganar con los pasajeros y todo eso va a permitir tener más cantidad de asientos, más cantidad de metros cuadrados para los pasajeros, mejorar el confort y poder cumplir con los grandes objetivos que nos estamos planteando para el sistema.

Diego Bravo:

Le hago una consulta, en relación a la potencia. Dijiste más o menos unos 3 minutos de promedio entre trenes.

Ing. Germán Bussi:

El mínimo.

Diego Bravo:

El mínimo...

Vamos a poner un promedio de 5, por las distancias que tenemos entre estaciones y la falta de cambios de enlace que hay entre las vías, cuando sea vía cuádruple, ¿Se tiene pensado en la construcción de aparatos de vía? ¿Colocar cambios de enlace de manera recurrente entre dos o tres estaciones por ejemplo? Para que no queden encerrados los trenes y no afecten por ejemplo las barreras, una cosa así.

Ing. Germán Bussi:

Si, bueno no lo quise explicar porque es un poco técnico pero el ferrocarril San Martín va a ser la columna vertebral de nuestro sistema ferroviario de pasajeros interurbanos, de cargas y de pasajeros metropolitanos. Por eso es que el sistema de señalamiento va a ser un sistema de señalamiento, más sofisticado que lo habitual y un poco más complejo que lo habitual. Porque esas cuatro vías se van a poder utilizar tanto en un sentido como en el otro las cuatro vías. Esto en términos ferroviarios se llama banalización de la vía, no es algo malo, sino que es algo más versátil porque permite que si de pronto necesito que en un momento que tres trenes vayan en un momento en una misma dirección y uno vaya en dirección contraria, el operador, el que administra la circulación de los trenes, puede elegir cualquiera de la cuatro vías para que vayan los trenes para allá y cualquiera de las cuatro vías para que

vaya el tren para acá. Por eso los sistemas de seguridad ferroviaria son tan importantes, no podemos seguir teniendo sistemas de seguridad o de señales de 30, 40 o 60m como tenemos hoy. Entonces lo critico tanto para darle seguridad al sistema como para mejorar la capacidad, esto es que haya más trenes yendo y viniendo es el sistema de señalamiento. Y la verdad es que el sistema de señalamiento se lleva buena parte de la inversión que se va a hacer. No solo la electrificación, que es algo relativamente costoso, sino un sistema de señalamiento potente, versátil y realmente que permita que se pueda operar otros trenes, sin afectar el sistema metropolitano que es el núcleo duro de la cantidad de gente beneficiada con el ferrocarril.

Moderador:

Bueno, ya estamos en tiempo entonces. Así que vamos a cerrar esta jornada de participación. Volvemos a agradecer a todos por su asistencia y al municipio de San Miguel por la organización. Muchas Gracias.

Aplausos.

ANEXO V. SEGUNDA CONSULTA PÚBLICA

INTRODUCCIÓN

La Línea San Martín de pasajeros parte de la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta la estación Dr. Cabred, en la Provincia de Buenos Aires, con un recorrido de 55 km (Mapa 1). El Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín busca modernizar la línea a través de las siguientes mejoras:

- Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías entre las estaciones Retiro y Pilar;
- Electrificación de la traza principal Retiro-Pilar por catenaria en 25 kV;
- Construcción de nueva subestación eléctrica transformadora William Morris y puestos auxiliares;
- Nuevo sistema de señalamiento con protección automática ATS;
- Refuncionalización y nuevos talleres de la Playa Alianza frente a estación Santos Lugares; y
- Renovación de la Estación Pilar y otras intervenciones.



Mapa 1. Esquema de obras previstas. Fuente: elaboración propia (2022).

El proyecto beneficiará de manera directa a 2,6 millones de personas por mes, que viven y circulan en el área de influencia de la línea y de forma indirecta a los 16,6 millones de personas que viven en el AMBA. Se pueden destacar los siguientes impactos positivos de la operación:

- Reducción de tiempos de viajes;
- Disminución en los niveles de accidentalidad;
- Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero;
- Mejora en la seguridad, confiabilidad y confort del servicio; y
- Mayor vida útil para el material rodante y menor mantenimiento.

El presente documento describe la metodología utilizada y el análisis de los resultados obtenidos a partir del proceso consulta pública virtual del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, realizada del 12 al 26 de septiembre de 2022.

La consulta pública surge de la actualización del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) original para el componente de Electrificación, el cual contó con la Declaración de Impacto Ambiental otorgada oportunamente por el entonces Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), actual Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires. El EIAS original incluyó un proceso de audiencia pública, desarrollado el 27 de marzo de 2017 en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel.

La presente Consulta pública se realizó de forma virtual a través de la plataforma web de la Dirección de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio de Transporte de la Nación: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin>. Se eligió realizarla con formato virtual debido a la buena implementación y a la alta participación que se obtuvo en otras consultas para otros proyectos ferroviarios de similares características. Asimismo, este tipo de modalidad permite un mayor alcance geográfico en contraposición a la modalidad presencial, la cual desincentiva la participación de aquellos interesados que se encuentran alejados al lugar en donde se realiza la actividad.

Además, permite que los actores puedan participar en todo momento, en cualquier horario, desde cualquier lugar, en función a su disponibilidad, lo que redundará en una mayor participación por parte de la ciudadanía.

Para garantizar la participación de todas las partes interesadas, previo al proceso de consulta pública propiamente dicho, se realizó una instancia de difusión. Tanto el cronograma de trabajo como la metodología se encuentran descritos en el Capítulo 2 del presente documento.

Dentro de los objetivos generales de la consulta se pueden mencionar:

- Identificar a las partes interesadas;
- Difundir información accesible a la comunidad sobre los impactos ambientales y sociales del proyecto, y de las medidas para prevenirlos y mitigarlos;
- Promover la participación ciudadana brindando canales de comunicación eficaces y eficientes para lograr una mayor participación;
- Evaluar la percepción y el nivel de aceptación de los participantes en relación al proyecto;
- Responder las consultas sobre distintas temáticas; y
- Considerar las sugerencias y opiniones de las partes afectadas por el proyecto.

AUDIENCIA PÚBLICA ORIGINAL

La Audiencia Pública original se realizó el 27 de marzo de 2017 en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Asistieron a la jornada más de 50 personas representando a todos los partidos y comunas afectadas por la traza del Ferrocarril.

Durante la jornada, se contó con la exposición de dos expertos, uno a cargo de presentar los aspectos generales del proyecto y otro a cargo de la presentación de los aspectos ambientales. Posteriormente, tres participantes inscritos previamente expresaron sus inquietudes y opiniones acerca del proyecto, mostrándose a favor de la ejecución del mismo. Entre las inquietudes principales se consultó: cómo afectarían las obras a la población de José C. Paz que tiene una alta dependencia respecto a este medio de transporte; y frente al crecimiento de la población del partido de Pilar y del desarrollo del polo industrial, se expresó lo beneficioso que resultará que el proyecto se extienda hasta la estación Dr. Cabred.

En la última etapa de la jornada, se habilitó el espacio para que todos los asistentes pudieran hacer preguntas. Entre las principales se encontraron inquietudes respecto a la tecnología a incorporar por la línea a raíz del proyecto de modernización; si se tendrían en cuenta

problemas geológicos (como terremotos) para la elaboración del Estudio; en qué año se construiría el taller de mantenimiento para toda la flota en Alianza; cuál sería la duración y la fecha de inicio aproximada de las obras; y cómo afectarían las mismas a la autopista Camino del Buen Ayre.

Frente al tiempo transcurrido desde la Audiencia original, por recomendación del organismo financiador, se decidió convocar una nueva instancia de participación a través de la Consulta Pública descrita en el presente informe.

METODOLOGÍA

Como primer paso para la realización de la Consulta se elaboró un cronograma de trabajo con el objetivo de organizar las actividades e implementar las distintas etapas. La primera etapa de trabajo consistió en la identificación de las principales partes que podrían estar interesadas en el proyecto, tales como instituciones educativas y de salud, Organismos No Gubernamentales (ONGs), Municipalidades, servicios de emergencia, entre otros, identificándose un total 47 actores (Figura 1).

Se realizó un primer acercamiento a través de diferentes medios: email, número de teléfono y/o red social (Instagram, Facebook, etc.), con el objeto de informarles acerca de la actividad prevista, emitir la invitación correspondiente, comunicarles cómo iba a implementarse el proceso de consulta y solicitar los datos de un referente con quién comunicarse al momento de la apertura de la encuesta virtual. No obstante el esfuerzo realizado para generar una vinculación con las distintas partes interesadas, sólo se logró recabar la información de contacto de 19 referentes (nombre, apellido, cargo, mail y número de teléfono y/o celular). De este modo, previo a la apertura de la encuesta virtual, se enviaron correos electrónicos a cada uno de estos referentes identificados para convocarlos a participar del proceso (Imagen 1).

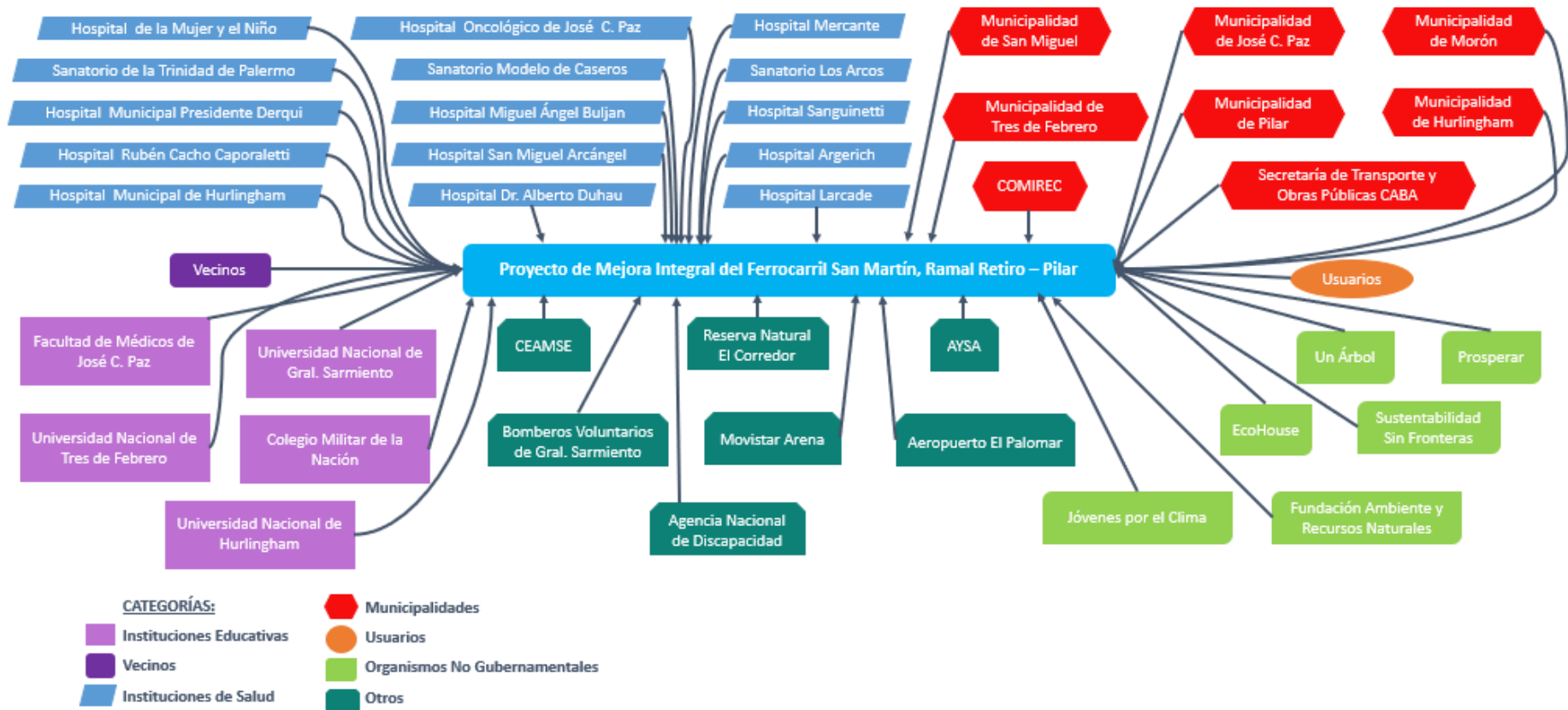


Figura 1. Mapa de actores. Fuente: elaboración propia (2022).

Estimado/a,

En el marco del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar, la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio de Transporte de la Nación está desarrollando un proceso de consulta pública virtual para la sociedad civil. Este Proyecto se inscribe en el Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos, financiado con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Proyecto busca modernizar la Línea San Martín a través de la electrificación de la traza; la renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías; la renovación de la estación Pilar como cabecera del servicio eléctrico; la instalación de nuevos sistemas de señalamiento y telecomunicaciones; la refuncionalización de la Playa Alianza; la construcción de una nueva Subestación Eléctrica; y la adquisición de equipos de instalación y mantenimiento de infraestructura.

El Proyecto beneficiará de manera directa a 2,6 millones de personas por mes, que viven y circulan en el área de influencia de esta línea y, de forma indirecta, a la totalidad de la población del AMBA (16,6 millones) en lo que respecta a la movilidad. El proyecto tendrá un impacto directo en los municipios en los que se llevarán a cabo las obras: Pilar, José C. Paz, San Miguel, Hurlingham, Morón, Tres de Febrero y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A continuación, se facilita un link donde podrá encontrar toda la información referida al proyecto y una encuesta con preguntas referidas al impacto, donde podrá incorporar las sugerencias/comentarios que considere necesarios: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin>

Agradecemos y valoramos su aporte para una mejor implementación y desarrollo del proyecto.
Quedamos a disposición por cualquier consulta y/o inquietud.
Muchas gracias,
Saludos.

Imagen 1. Mail institucional.

Paralelamente, el día 6 de septiembre, seis días antes del inicio de la apertura de la encuesta virtual, la Operadora Ferroviaria colocó cartelería en los accesos de las estaciones y en los andenes entre Retiro y Pilar (Imagen 2), los cuales estuvieron presentes hasta la finalización del periodo de recepción de consultas (26 de septiembre; Anexo 1).

Además, entre los días 9 y 11 de septiembre se publicaron anuncios en tres diarios nacionales: *Ámbito* (Imagen 3), *Crónica* (Imagen 4) y *Perfil* (Imagen 5).

Plan de Modernización del Transporte 

Consulta Pública virtual
Proyecto de Mejora Integral
del tren San Martín

¡Participá!
del 12 al 26
de septiembre



 Ingresá y conocé en qué proyectos estamos trabajando para mejorar la forma de viaje.

 Participá de una breve encuesta en la consulta pública. Tu opinión y aportes son fundamentales para mejorar la implementación y desarrollo del proyecto.

 **primero la gente**

Imagen 2. Cartelería de la consulta pública.

A UNA SEMANA DEL INTENTO DE ASESINATO CONTRA CRISTINA DE KIRCHNER

Atentado: investigan nueva prueba clave que compromete a novia de Sabag Montiel

Una bolsa que la mujer había llevado a Juncal y Uruguay el día del ataque fue aportada a la Justicia por su exnovio: podría haber contenido el arma. Analizan vinculaciones con grupos políticos. Macabro hallazgo tras segundo allanamiento a imputado.

Un exnovio de la detenida por el intento de homicidio de la vicepresidenta Cristina de Kirchner, Brenda Uliarte, aportó ayer a la Justicia una bolsa blanca y un paraguas que la joven dejó en su casa después del atentado, cuando llegó y le pidió pasar la noche en el lugar. La prueba fue enviada a peritar para determinar la posible presencia de restos de pólvora en esa bolsa, que podría indicar que allí se guardó la pistola Bersa que usó el detenido Fernando Sabag Montiel para gatillar contra el rostro de la vicepresidenta.

Por otro lado, la jueza federal María Eugenia Capuchetti y el fiscal Carlos Rívolo volvieron a allanar el cuarto que alquilaba Sabag Montiel en San Martín y otro domicilio investigado en la causa y, entre otros elementos, secuestraron 6 baterías de teléfono celular, carcargas de teléfonos y elementos descargables. Además, según precisaron las fuentes, se hallaron en el lugar donde vivía Sabag Montiel "restos de placenta, cordón umbilical y otros restos patogénicos" que son analizados.

El exnovio de Uliarte que ahora se presentó como testigo, identificado como Lucas Ocampo de profesión albañil, se comunicó el miércoles con el juzgado de Capuchetti para

ofrecer entregar lo que había dejado en su casa la ahora detenida, a una semana del atentado a la vicepresidenta.

Ante ello, por la madrugada se allanó su domicilio en un operativo a cargo de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el partido bonaerense de San Miguel y se lo trasladó a declarar como testigo a los tribunales federales de Retiro. En su declaración el joven puso su teléfono celular a disposición, y explicó que Uliarte lo llamó el jueves por la noche para decirle que había estado con el autor del atentado a la vicepresidenta y le pidió ir a su casa. Según explicó, el domingo ella lo llamó para ir a su casa con intención de "explicarle todo" y en ese trayecto quedó detenida.

El testigo dijo que no conocía a Sabag Montiel y que Brenda había comenzado a "meterse" en política desde que comenzó a salir con el ahora detenido y acusado de intento de homicidio calificado. A una semana del intento de homicidio, la jueza y el fiscal investigan si hubo más implicados en el hecho que ahora dan por probado fue premeditado.

Perfiles de Facebook falsos, permanencias pasivas en inmediaciones de la casa de Cristina y la

misteriosa presencia de un carro de venta de copos de nieve en el primer día de manifestaciones en favor de la exmandataria acusada en el juicio por la obra pública en Santa Cruz son algunos de los elementos que para la Justicia robustecen la hipótesis de que el intento de magnicidio incluyó "inteligencia previa" e involucró a más que dos personas. "Fueron varios días antes, incluso semanas", dijo a la agencia Télam una fuente de la investigación que además explicó que la presencia de los amigos de los atacantes cerca de la esquina de Juncal y Uruguay se habría reconstruido a través del análisis del impacto de la señal de sus teléfonos celulares en las antenas de la zona y por mensajes que se enviaron entre ellos.

Los "copitos" - nombre con el que se los bautizó luego de que en televisión se indicara que se dedicaban a la venta de copos de nieve- son hasta ahora testigos de la pesquisa y entregaron sus teléfonos celulares



Fernando S. Montiel

de manera voluntaria, por lo que los peritajes que se están llevando a cabo intentan determinar si hay elementos borrados que podrían servir a la investigación.

La noche del viernes pasado, Uliarte protagonizó junto a cinco de sus supuestos compañeros de trabajo ambulante una entrevista televisiva en la que todos afirmaron que estaban bajo amenaza: ella los había contactado a las 5 de la mañana de aquel día porque estaba asustada, y finalmente se encontraron cerca de las 13, según relataron ante la Justicia.

En las últimas horas, los investigadores detectaron una serie de comunicaciones entre Uliarte y "los copitos", en los momentos previos a

la detención de ella, que resultaron llamativos: se trata de mensajes en los que ellos le recomiendan comunicarse por la red social Facebook a través de perfiles falsos. De todos esos elementos, que están en manos de la Justicia, surge que Nicolás Gabriel Carrizo, el joven que se mostró como vocero durante la entrevista en Telefe, sería el líder.

En las últimas horas, además, la Justicia recibió un video de la noche del 28 de agosto, cuatro días antes del atentado contra la vicepresidenta Cristina de Kirchner, donde se ve a un hombre que, apartado de la escena, parece observar cómo se mueve la expresista entre los militantes que se habían acercado a manifestarle su apoyo. El hombre, ubicado detrás de los militantes que buscan aproximarse a la exmandataria, sería Fernando Sabag Montiel quien, cuatro días más tarde, intentaría asesinar a la vicepresidenta disparándole con un arma a la frente, según los investigadores. El video forma parte de la prueba de la causa y abonaría la hipótesis de que el atacante realizó tareas de inteligencia previas al intento de magnicidio, hechos por los cuales se encuentra preso desde el 1 de septiembre.

Con bloque de Milei, JxC quita un impuesto a contratos de leasing

El oficialismo porteño (Vamos Juntos, versión local de Juntos por el Cambio) al fin coincidió con la Libertad Avanza para sancionar una iniciativa del larretismo en la Ciudad de Buenos Aires.

De esa manera con los votos del oficialismo y de los diputados que se refieren con Javier Milei, la Legislatura porteña aprobó ayer el proyecto de ley que presentó Horacio Rodríguez Larreta, que incorpora la figura de leasing al código fiscal local.

La iniciativa busca aliviar la presión impositiva sobre quienes utilicen el sistema de "leasing" para adquirir bienes de capital o ampliar sus instalaciones.

La medida que se debatió busca impedir "la doble imposición de los gravámenes de sellos, ya que actualmente paga ese tributo el poseedor del bien, quien traslada el costo a quien alquila con opción a compra y, a la vez, se vuelve a imponer al realizarse el contrato de leasing", explicaron en la Legislatura porteña. Así, la propuesta es la exención de la segunda imposición.

El proyecto incorpora esta figura mediante un nuevo inciso del artículo 364 del Código Fiscal porteño para el 2022, en el que figuran las exenciones al impuesto de Sellos.

La modificación quedó aprobada con 38 votos afirmativos, 17 abstenciones (Frente de Todos) y tres en contra (Frente de Izquierda).

El proyecto fue aprobado en un segmento de la sesión en el que los legisladores no dan discursos, pero días atrás, cuando recibió dictamen de la comisión de Presupuesto, su presidente, Claudio Romero (Vamos Juntos), explicó en qué consiste el Leasing.

"Es una herramienta financiera de adquisición de bienes de capital utilizada especialmente por pequeñas y medianas empresas al momento de iniciar un emprendimiento o ampliar sus capacidades, sin necesidad de desembolsar previamente la totalidad del costo del bien a adquirir", dijo.

Agregó que "el contrato de leasing en Argentina está normado por la ley 25.248" y que "la propuesta es que no se pague dos veces el im-

puesto: una cuando el contratante lo toma y la segunda si va a adquirir el bien. Así, el instrumento deja de ser competitivo".

El inciso que se agregó al Código Fiscal porteño establece que quedan exentas del impuesto de Sellos "las transferencias de dominio y contratos de compraventa entre el dador de un leasing y el tomador de bienes muebles registrables e inmuebles, siempre que el dador haya sido uno de los sujetos establecidos en el artículo 2º del Decreto Nacional 1038/00, y éste haya abonado el impuesto al momento de realizar la transferencia de dominio a su nombre y luego trasladado al tomador como gasto de la operación".

Por otro lado, establece que esta exención no registrará en los siguientes casos: "Cuando el dador transfiera el dominio del bien entregado en leasing a un tercero distinto a quien celebró el contrato", y "cuando el bien mueble registrable e inmueble fuera propiedad del dador previo a la vinculación contractual con el tomador".

Consulta Pública Virtual sobre el Proyecto de Mejora Integral del Tren San Martín

Entre el 12 y el 26 de septiembre, te invitamos a participar de la Consulta Pública virtual sobre el Proyecto de "Mejora Integral del Ferrocarril General San Martín Tramo Retiro - Pilar".



Ingresá y conocé en qué Proyectos estamos trabajando para mejorar la forma de viajar. Participá de una breve encuesta en la consulta pública virtual. Tu opinión y aportes son fundamentales para mejorar la implementación y desarrollo del Proyecto.

Ministerio de transporte



Argentina primera la gente

RESISTENCIA. La feria arrancó con la participación de diez provincias

Expo Norte Grande, la gran muestra de la región

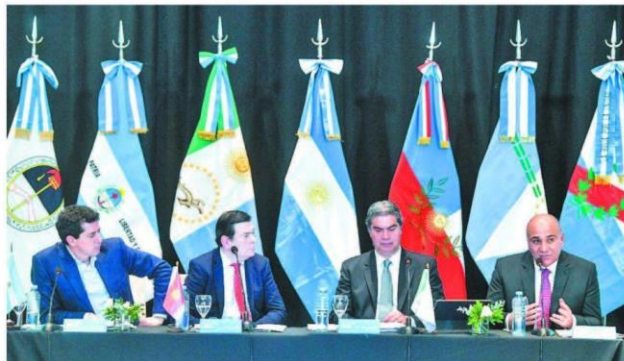
Belén Corvalán
Enviada especial



Con una temperatura que apenas superó los 30 grados, la ciudad de Resistencia, provincia de Chaco, se convirtió ayer en protagonista por ser sede de la primera edición de la Expo Norte Grande, que se realizará hasta el domingo, con el principal objetivo de exhibir el potencial productivo, industrial, gastronómico y cultural de las diez provincias que componen el bloque regional.

Ante una amplia convocatoria y en medio de aplausos, el gobernador de Chaco, Jorge Capitanich, rodeado del resto de sus pares provinciales, fue el anfitrión del corte de cinta que se realizó en el arco principal situado en la entrada del Centro de Convenciones Gala, cuyas instalaciones, que presentan un predio de 32.000 metros cuadrados, recibirán a más de 500 expositores.

La ceremonia que dio inicio a la inauguración oficial del evento contó con la presencia del jefe de



CAPITANICH, EN LA APERTURA: "LUCHAMOS POR UN DESARROLLO PRODUCTIVO CON GENERACIÓN DE EMPLEO".

Gabinete, Juan Manzur, el ministro del Interior, Eduardo De Pedro y la ministra de Salud, Carla Vizzotti; además de ocho de los diez gobernadores presentes que conforman el Norte Grande: Gustavo Valdés, de Corrientes; Oscar

Herrera Ahuad, de Misiones; Gil- do Instrán, de Formosa; Gerardo Morales, de Jujuy; Ricardo Quintela, de La Rioja; Osvaldo Jallo, de Tucumán; y Gerardo Zamora, de Santiago del Estero. Estuvieron ausentes Gustavo Sáenz (Salta) y Raúl Jalil (Catamarca), aunque en lugar de este último asistió el vicegobernador, Rubén Dusso.

Una vez realizada la recorrida, en la que los funcionarios visitaron los distintos stands, los representantes de las provincias que integran el bloque se reunieron en la

13ª asamblea de gobernadores del Norte Grande, a puertas cerradas, para tratar una agenda nutrida de temáticas tales como el desarrollo de una red federal de laboratorios públicos y un proyecto federal para la industria audiovisual.

Capitanich manifestó su emoción de ser anfitrión de este evento sin precedentes, el cual definió como "un sueño que se había pensado en los 80. Queremos hacer del Norte Grande nuestra tierra de identidad. En el Norte Grande se luchó por la libertad de

Manzur prometió fondos para obras

Durante la asamblea de gobernadores, el jefe de Gabinete, Juan Manzur, se comprometió a impulsar que el proyecto de Ley de Presupuesto 2023 incluya un artículo específico que garantice el financiamiento para las obras previstas en el Corredor Bioceánico del Norte Grande Argentino, que permitirá mejorar la capacidad logística y de competitividad a las economías de la región. "El gobierno nacional va a estar a la par de cada uno de los gobernadores para llevar adelante esta iniciativa", prometió.

nuestra patria y por eso también hoy luchamos para un desarrollo productivo con generación de empleo", manifestó.

A su vez, el gobernador de Chaco mencionó la propuesta que le planteó al ministro de Economía, Sergio Massa, junto al resto de los gobernadores de la región. "Queremos un subsidio de tarifa energética diferencial", expresó. En esa línea, manifestó que "el 40% del subsidio actualmente lo lleva el AMBA y nosotros participamos con el 18%", puntualizó.

Consulta Pública Virtual sobre el Proyecto de Mejora Integral del Tren San Martín

Entre el 12 y el 26 de septiembre, te invitamos a participar de la Consulta Pública virtual sobre el Proyecto de "Mejora Integral del Ferrocarril General San Martín Tramo Retiro – Pilar".



Ingresá y conocé en qué Proyectos estamos trabajando para mejorar la forma de viaje. Participá de una breve encuesta en la consulta pública virtual. Tu opinión y aportes son fundamentales para mejorar la implementación y desarrollo del Proyecto.

Ministerio de transporte



Argentina **primero la gente**

LA EMPRESA TIENE PLANES POR U\$55.200 MILLONES PARA EL AÑO QUE VIENE

YPF AUMENTARÁ LA INVERSIÓN 25% EN 2023

YPF proyecta realizar inversiones por u\$s5.200 millones en 2023, monto que superará en 25% el previsto para este año. Así lo reveló el presidente de la petrolera, Pablo González, durante una charla en la Universidad Austral, en la que participó por videoconferencia. "Estamos ejecutando un presupuesto en capex (inversión de capital) de u\$s3.700 millones y lo estamos corrigiendo a u\$s4.100 millones", dijo al referirse a los planes para 2022. También desiluzó la posibilidad de volver a salir al mercado en busca de parte de ese financiamiento. "Tal vez el año que viene haya que tomar un



Pablo González, titular de la petrolera: "Estaremos volviendo al nivel de 2014".

poco más de deuda porque se puede llegar a invertir unos u\$s5.200 millones y ahí se podrá estar volviendo a niveles

de 2014 y 2015", dijo González desde Estados Unidos, donde acompaña la gira del ministro Sergio Massa.

Imagen 4. Anuncio en diario Crónica.



Imagen 5. Anuncio en diario Perfil.

Independientemente de las actividades de difusión llevadas adelante por parte del Ministerio de Transporte, se identificó además la réplica en distintos medios de comunicación, locales y nacionales.

A continuación, se presentan algunos de los medios que se hicieron eco de la actividad: La Colectiva (Imagen 6), Transporte y Logística (Imagen 7), Panorama Directo (Imagen 8), Viví el Oeste (Imagen 9), Página 12 (Imagen 10), En el subte (Imagen 11), Devoto Magazine (Imagen 12), Zonales (Imagen 13), Pilar de Todos (Imagen 14), Télam (Imagen 15) y Hoy (Imagen 16).

Consulta Pública
Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

Asimismo, la comunidad interesada difundió la convocatoria por redes sociales locales, Instagram principalmente (Imagen 17 y 18).

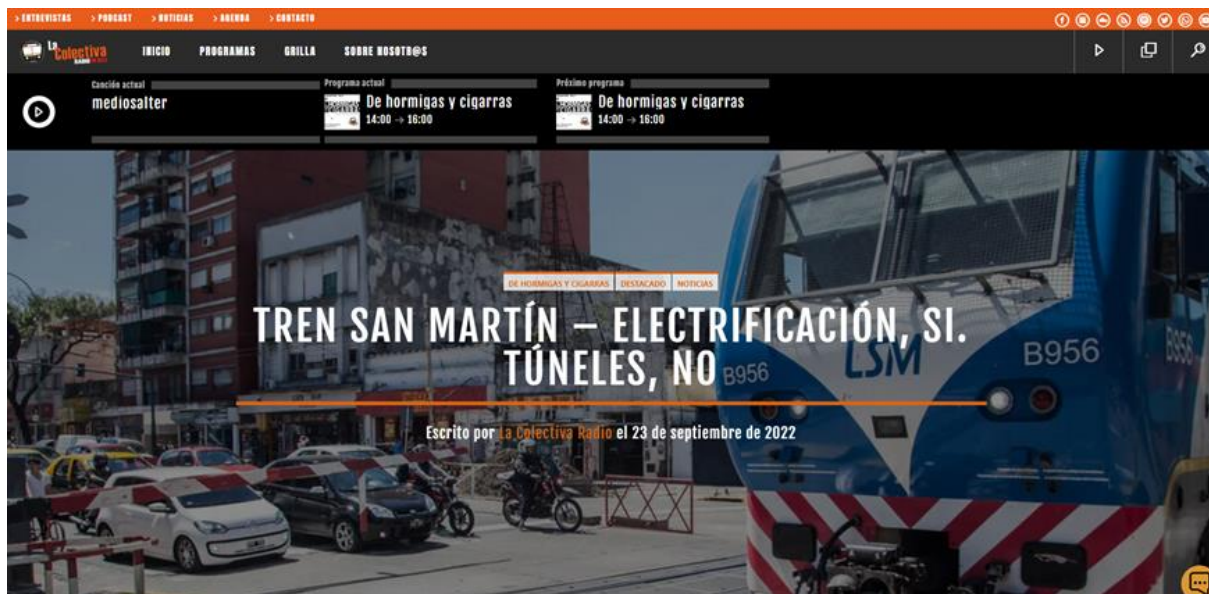


Imagen 6. Difusión en página online: <https://lacolectiva.org.ar/tren-san-martin-electrificacion-si-tuneles-no/>.



Imagen 7. Difusión en página online: <https://transporteylogistica.com.ar/nota/1767/el-gobierno-reactiva-el-proyecto-para-electrificar-la-linea-san-martin-entre-retiro-y-pilar/>.



Imagen 8. Difusión en página online: <https://panoramadirecto.com/2022/09/reactivaron-el-proyecto-de-electrificacion-de-la-linea-san-martin.html>.



Imagen 9. Difusión en página online: <https://www.vivieloeste.com.ar/tren-san-martin/tren-san-martin-consulta-publica-la-electrificacion-n53242>.



Imagen 10. Difusión en página online: <https://www.pagina12.com.ar/481425-reactivan-el-proyecto-de-electrificacion-del-tren-san-martin>.



Imagen 11. Difusión en página online: <https://www.enelsubte.com/noticias/transporte-reactiva-el-proyecto-de-electrificacion-del-san-martin/>.

Actualidad Comuna 11

Consulta pública: de túneles no se habla

La encuesta refiere exclusivamente a la electrificación del tren

Directa por Devoto Magazine · 2 octubre, 2022, 11:36 am

477 Vistas



Nuevo Plan de Facilidades 2022

Podés pagar tu deuda sin intereses hasta el 15/12. Conocé más en agip.gov.ar



El cuestionario, que estuvo vigente 14 días, constaba de tres preguntas direccionadas para opinar positivamente sobre el proyecto de electrificación.



Registro de Medios

Imagen 12. Difusión en la página online: <https://devotomagazine.com.ar/consulta-publica-de-tuneles-no-se-habla/>.

ZONALES

MUNICIPIOS · CABA · BUENOS AIRES · PROVINCIAS · ELECCIONES · BUSCAR

BUENOS AIRES · TEMAS · SOCIEDAD

Se reactiva el plan de renovación del Tren San Martín y los usuarios pueden hacer sugerencias: cómo participar

BUENOS AIRES. SOCIEDAD · 12 de septiembre de 2022

La obra beneficiará a 2,6 millones de personas y comprende la electrificación de los 55 kilómetros de la línea, actualmente con tracción diésel, entre Retiro y Pilar. Permitirá reducir los tiempos de viaje y mejorar la confiabilidad del servicio.



LO MÁS VISTO

04. 10. 2022

Imagen 13. Difusión en la página online: <https://zonales.com/plan-renovacion-tren-san-martin-usuarios-sugerencias/>.

Pilar de Todos

El Diario Digital de Pilar

INICIO SECCIONES COVID-19 DATOS ÚTILES



Lunes, 12 Septiembre 2022 16:29
SOCIEDAD

Reactivan el proyecto de electrificación del tren San Martín

Imprimir | Email

El Ministerio de Transporte habilitó una consulta pública, paso previo para llamar a licitación. la obra beneficiará a 2,6 millones de personas, entre las estaciones de Pilar y Retiro.



Imagen 14. Difusión en página online:

<https://www.pilardetodos.com.ar/secciones/noticias/sociedad/reactivan-el-proyecto-de-electrificacion-del-tren-san-martin>.

The screenshot shows the telam website interface. At the top, there is a navigation bar with 'telam' logo, a search bar, and a 'Newsletter' button. The date and temperature are displayed as 'JUEVES 06 OCTUBRE 2022 Capital Federal 17.3°'. Below the navigation bar, there are several menu items: NOTICIAS, AUDIO Y VIDEO, DDHH, ESPECIALES, CONFIAR, PORTUGUÉS, MALVINAS 40 AÑOS. The main content area is titled 'ECONOMÍA' and features a news article with the headline 'Reactivaron el proyecto de electrificación de la Línea San Martín'. The article includes a sub-headline '12-09-2022 13:55 - RAMAL RETIRO-PILAR' and a brief summary: 'Como paso previo a la licitación de la obra que beneficiará a 2,6 millones de personas, se convocó a una consulta pública a los ciudadanos. La electrificación de los 55 kilómetros de la línea permitirán reducir los tiempos de viaje, mejorar el servicio y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.' To the right of the article, there is a 'RELACIONADAS' section with two items: 'Avanza la electrificación del tren San Martín y la Red de Expresos Regionales' and 'La electrificación del Tren Roca llega a Florencio Varela'. Below that is a 'MÁS LEÍDAS' section with five items: 'Efe mérid es del 6 de octubre', 'River hizo un partidazo y goleó a Estudiantes', 'Son 35 los muertos en un ataque a una guardería en Tailandia', 'Malena Blanco, de Voicot: "La tortura animal se financia a través del engaño"', and 'Siguen apareciendo ballenas muertas en Península de Valdés'. At the bottom of the article, there is a large image of a blue and white train.

Imagen 15. Difusión en página online: <https://www.telam.com.ar/notas/202209/604638-licitacion-electrificacion-ramal-san-martin-retiro-pilar-bid.html>.

HOY
En la noticia

LA PLATA
JUEVES 6 DE OCTUBRE 2022

Temperatura 21° Humedad 50%

Buscar...

POLÍTICA INTERNACIONAL INTERÉS GENERAL ESPECTÁCULOS EL CLÁSICO TRAMA URBANA HOY EN URUGUAY SERVICIOS

f t w p g

Avances en el proyecto de electrificación de la Línea San Martín

El Ministerio de Transporte realizó una consulta pública a los ciudadanos antes de la licitación de la obra.

f t w p



INTERÉS GENERAL
12/09/2022 - 18:22hs

Se avanzó en la electrificación de la Línea San Martín entre las estaciones de Retiro y Pilar.
El proyecto, que en realidad comenzó en 2017 y luego se dio marcha atrás,

LAS MÁS LEÍDAS

- Jornada de caos y protestas en Tolosa
- Pacientes del hospital de Romero cumplieron el sueño de conocer el mar
- Impulsan la unidad de 62 agrupaciones detrás del nombre de Iván Tobar
- Aparecieron más carpas con indigentes en las plazas: "Salen a cazar por hambre"
- Clemente Onelli, el descubridor del monstruo del lago Nahuel Huapi
- La UNLP participará en el desarrollo del Tronador II
- Entrevista a Maximiliano Costagliola, un novelista de nuestra ciudad
- Cada vez se rompen más autos en La Plata por culpa de los baches
- Los perros perciben el estrés del ser humano
- La NASA tiene todo listo para el lanzamiento de SpaceX Crew-5

Imagen 16. Difusión en página online: <https://diariohoy.net/interes-general/avances-en-el-proyecto-de-electrificacion-de-la-linea-san-martin-208743>.



Imagen 17. Difusión por redes sociales: <https://www.instagram.com/p/Ci-VDA5L4BM/>.



Imagen 18. Difusión por redes sociales: https://www.instagram.com/p/CibBFc_r5nu/.

La información sobre el proyecto estuvo disponible en la plataforma web de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales del Ministerio de Transporte: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin> (Anexo 2).

A su vez, en la sección de la página web dedicada a Transparencia Activa, en el apartado de participación ciudadana se incluyó el link de la consulta pública: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/transparencia/participacion> (Imagen 19).



Imagen 19. Difusión en la página web de Transparencia Activa.

En la página web se incluyó una descripción del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, desglosado por los distintos componentes, y el listado de impactos ambientales y sociales positivos y negativos principales. Asimismo, se puso a disposición un borrador del Estudio de Impacto Ambiental y Social para el componente de Electrificación, los Términos de Referencia para la contratación de estudios y consultoría, y la Audiencia Pública Original.

Finalmente, se adjuntó el link para acceder a la encuesta virtual, la cual incluyó tres preguntas orientadas a conocer la opinión de los participantes sobre tres ejes temáticos: mejoras en el servicio, impacto ambiental y mejoras en la seguridad vial y ferroviaria. Se consultó sobre el grado de conformidad con distintas afirmaciones por eje (Imagen 20), dando la opción a favor (SI) o en contra (NO) y dejando un espacio para desarrollar la justificación de la respuesta. Además, al final de la encuesta se incluyó una casilla para dejar comentarios, sugerencias y/o consultas (Imagen 21). Las preguntas fueron:

1. Mejoras en el servicio: La electrificación de la Línea permitirá aumentar la frecuencia del servicio, reducir los tiempos de viaje y mejorar el confort de los usuarios, fomentando a su vez el uso de este tipo de transporte frente a otros más contaminantes, como el auto en particular.

2. Impacto ambiental: La electrificación permitirá disminuir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a la atmósfera y mejorar la calidad del aire al reducir el uso de combustibles fósiles por el reemplazo de las formaciones diésel utilizadas actualmente. Además, la renovación de vías y aparatos de vías, junto con la electrificación, permitirán reducir los niveles de ruidos y vibraciones provocados por la operación.
3. Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria: Las mejoras en el señalamiento, en las condiciones de las vías y el sistema de comunicaciones, los nuevos sistemas de frenado, el mantenimiento del material rodante y la instalación de cercos en tramos puntuales de la traza permitirán mejorar la seguridad general y disminuir los niveles de accidentalidad ocasionados por las interacciones con el ferrocarril.

Indicar el grado de conformidad con las siguientes afirmaciones:



1) Mejoras en el servicio:

La electrificación de la Línea permitirá aumentar la frecuencia del servicio, reducir los tiempos de viajes y mejorar el confort de los usuarios, fomentando a su vez el uso de este tipo de transporte frente a otros más contaminantes (como el auto en particular).

Sí

No

Desarrolle:

Imagen 20. Ejemplo de visualización de la pregunta del eje 1, permitiendo no sólo seleccionar la respuesta, sino también desarrollar la justificación, o bien, presentar una inquietud adicional.

4.- Podés dejar acá tus comentarios, sugerencias y/o consultas (Máximo 1200 caracteres)

Enviar

Imagen 21. Ejemplo de visualización de campo para expresar consultas, opiniones o inquietudes no vinculadas con los ejes temáticos propuestos.

Además, se solicitaron datos personales tales como nombre, apellido y correo electrónico, y se pidió que se identificaran según diferentes caracteres usuario, vecino, representante de Organismo Municipal, representante de Organismo de Salud, representante de Organismo Educativo, representante de Organismo No Gubernamental y otros.

RESULTADOS

Con relación a la cantidad de visitas por día a la página, se registraron un total de 1500 visitas a lo largo de todo el periodo de consulta. Se registró un mayor número de visitas al principio de la consulta del 12 al 18 de septiembre, registrándose un pico los días 12, 13 y 14 de septiembre (Figura 2). En cuanto a la participación se recibieron un total de 486 respuestas, con un promedio de 32,4 preguntas por día (Figura 3). Los días con mayor participación fueron los días 13, 15 y 23 de septiembre.

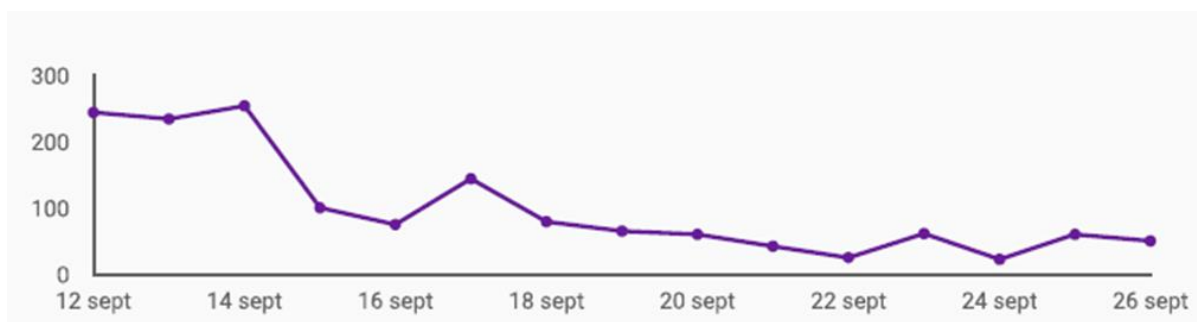


Figura 2. Cantidad de visitas a la página web por día. Fuente: elaboración propia (2022).



Figura 3. Cantidad de respuestas por día. Fuente: elaboración propia (2022).

La consulta pública virtual contó con una gran participación de vecinos (63,6 %) y usuarios (29,2 %), representando el 92,8 % del total (Figura 4). En contraposición se pudo observar una baja participación por parte de organismos municipales, no gubernamentales, instituciones educativas y de salud, alcanzando solamente el 2,7 % del total. Para la categoría otros se contó con una participación de un 4,5 %.

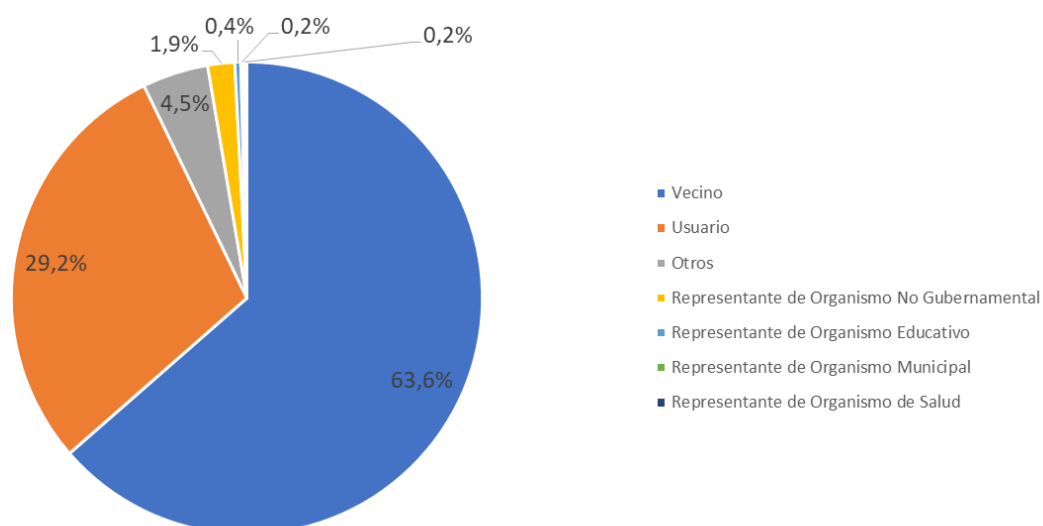


Figura 4. Participación por tipo de actor. Fuente: elaboración propia (2022).

En lo que refiere a la opinión de los participantes para cada eje temático propuesto hubo una mayor proporción de conformidad con las afirmaciones planteadas, lo que indica, en líneas generales, una gran aceptación al proyecto.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos por cada eje temático con la cantidad de respuestas SI/NO obtenidas según tipo de actor y su porcentaje. Cabe mencionar que en el Anexo 3 se encuentran las respuestas brindadas por el Ministerio a cada una de las inquietudes planteadas por los participantes.

Para el Eje 1 de Mejoras en el servicio se recibieron un total de 395 respuestas afirmativas, representando un 81,3 % del total (Figura 5). De éstas, un 47,9 % corresponden a “vecinos”, un 28 % a “usuarios”, mientras que el 5,4 % restante comprende las otras categorías (Tabla 1).

Un 18,7 % del total de los participantes expresó estar en desacuerdo con la afirmación, representando un total de 91 respuestas (Figura 5), cuya mayor frecuencia corresponde a “vecinos”. Cabe señalar que de las 91 respuestas negativas mencionadas, 57 de ellas hacen referencia en el espacio destinado a la justificación de las mismas a intervenciones que no se contemplan en el presente proyecto (ejecución de túneles, eliminación de barreras y pasos a nivel, etc.), representando el 62,6 % del total de respuestas negativas y el 11,7 % del total (N = 486)¹.

Eje 1: Mejoras en el servicio

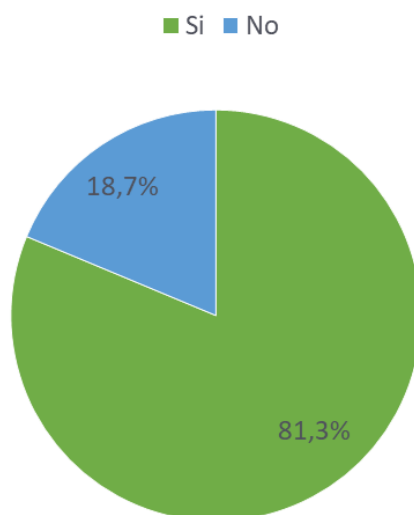


Figura 5. Valoración de los participantes para el Eje 1 – Mejoras en el servicio. Fuente: elaboración propia (2022).

EJE 1 - MEJORAS EN EL SERVICIO Grado de conformidad según tipo de actor	Cantidad de respuestas	%
Si	395	81,3%

¹ Asimismo, se puede observar que un 1,1 % de las respuestas negativas tienen una justificación positiva en cuanto al proyecto, lo que indica que la valoración negativa pudo tratarse de un error del participante.

Vecino	233	47,9%
Usuario	136	28,0%
Otros	16	3,3%
Representante de Organismo No Gubernamental	7	1,4%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
Representante de Organismo Municipal	1	0,2%
Representante de Organismo de Salud	1	0,2%
No	91	18,7%
Vecino	76	15,6%
Usuario	6	1,2%
Otros	6	1,2%
Representante de Organismo No Gubernamental	2	0,4%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
Total general	486	100,0%

Tabla 1. Valoración de los participantes para el Eje 1 – Mejoras en el servicio por tipo de actor. Fuente: elaboración propia (2022).

Para el Eje 2, correspondiente a Impacto ambiental, se recibieron un total de 375 respuestas positivas, representando un 77,2 % del total (Figura 6). De éstas, un 45,1 % corresponden a “vecinos” y un 26,7 % a “usuarios”, mientras que el 5,4 % restante corresponde a las demás categorías identificadas (Tabla 2).

Un 22,8 % del total de los participantes expresó estar en desacuerdo con la afirmación propuesta, representando un total de 111 respuestas (Figura 6), también con una amplia mayoría de las respuestas negativas asignables a la categoría “vecinos”.

Tal como se mencionó más arriba para el caso del Eje 1, 75 de las 111 respuestas negativas hacen referencia a intervenciones que no se contemplan en el presente proyecto (ejecución

de túneles, eliminación de barreras y pasos a nivel, etc.), representando el 67,6 % del total de respuestas negativas recibidas².

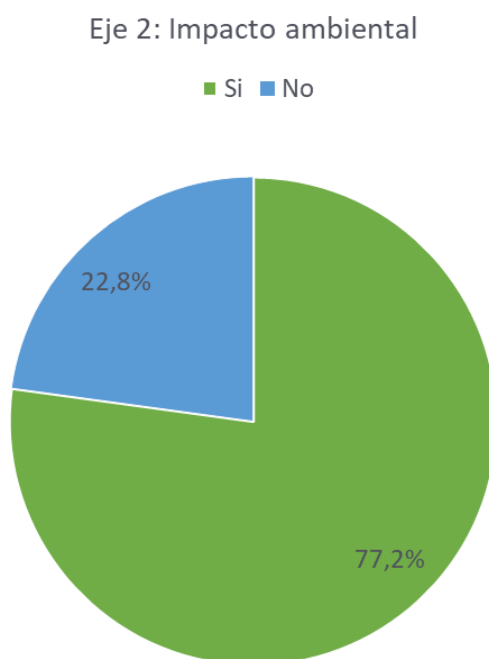


Figura 6. Valoración de los participantes para el Eje 2 – Impacto ambiental. Fuente: elaboración propia (2022).

EJE 2 - IMPACTO AMBIENTAL Grado de conformidad según tipo de actor	Cantidad de respuestas	%
Si	375	77,2%
Vecino	219	45,1%
Usuario	130	26,7%
Otros	16	3,3%
Representante de Organismo No Gubernamental	7	1,4%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
Representante de Organismo Municipal	1	0,2%
Representante de Organismo de Salud	1	0,2%

² Asimismo, se puede observar que un 1,8 % de las respuestas indicadas como negativas incluyen una justificación positiva en cuanto a la valoración del proyecto, evidenciando una potencial equivocación al momento de seleccionar la opción.

No	111	22,8%
Vecino	90	18,5%
Usuario	12	2,5%
Otros	6	1,2%
Representante de Organismo No Gubernamental	2	0,4%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
Total general	486	100,0%

Tabla 2. Valoración de los participantes para el Eje 2 – Impacto ambiental por tipo de actor. Fuente: elaboración propia (2022).

Para el Eje 3 de Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria se recibieron un total de 358 respuestas positivas, representando un 73,7 % del total (Figura 7). De éstas, un 41,6 % corresponden a los participantes que se identificaron como “vecinos” y un 27,2 % a “usuarios”, con el 4,9 % restante englobando las otras categorías (Tabla 3).

Por el contrario, un 26,3 % del total de los participantes expresó estar en desacuerdo con la afirmación, representando un total de 128 respuestas (Figura 7). De éstas, 90 corresponden a respuestas brindadas por participantes que se identificaron como “vecinos”.

Asimismo, de las 128 respuestas negativas, 105 hacen referencia a intervenciones que no se contemplan en el presente proyecto (ejecución de túneles, eliminación de barreras y pasos a nivel, etc.) o bien con una justificación que no se corresponde con la respuesta indicada, lo que representa el 82 % del total de respuestas negativas obtenidas³.

³ De igual modo, se puede observar que un 1,6 % de las respuestas negativas tienen una justificación positiva en cuanto al proyecto, representando un 0,4 % del total.

Eje 3: Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria

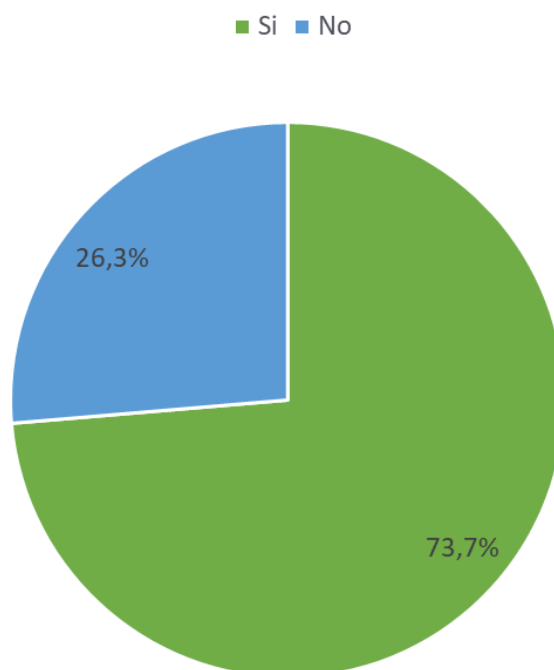


Figura 7. Valoración de los participantes para el Eje 3 – Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria. Fuente: elaboración propia (2022).

EJE 3 - MEJORAS EN LA SEGURIDAD VIAL Y FERROVIARIA Grado de conformidad según tipo de actor	Cantidad de respuestas	%
Si	358	73,7%
Vecino	202	41,6%
Usuario	132	27,2%
Otros	16	3,3%
Representante de Organismo No Gubernamental	6	1,2%
Representante de Organismo de Salud	1	0,2%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
No	128	26,3%
Vecino	107	22,0%
Usuario	10	2,1%
Otros	6	1,2%
Representante de Organismo No Gubernamental	3	0,6%

Representante de Organismo Municipal	1	0,2%
Representante de Organismo Educativo	1	0,2%
Total general	486	100,0%

Tabla 3. Valoración de los participantes para el Eje 3 – Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria por tipo de actor. Fuente: elaboración propia (2022).

Analizando las respuestas por categoría se observa que el Eje 1 de Mejoras en el servicio cuenta con la mayor cantidad de respuestas conformes a la afirmación planteada (81,3 %), estando en segundo lugar el Eje 2 de Impacto ambiental (77,2 %) y en último lugar el Eje 3 de Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria (73,7 %).

Con relación al contenido de las respuestas surgieron consultas relacionadas al proyecto vinculadas a la electrificación hasta la estación Dr. Cabred y/o Mercedes; el aumento en la frecuencia de los trenes hasta la estación Pilar; la renovación de coches y el origen de los mismos; la disminución de ruidos y vibraciones por la ejecución del proyecto; y la intervención en Playa Alianza. Otros puntos mencionados por los participantes de la consulta tuvieron que ver con cuestiones vinculadas a la calidad del servicio tales como mala frecuencia, hechos de inseguridad, falta de aire acondicionado, falta de higiene en las formaciones, consumo de sustancias en furgones, etc.

ASPECTOS RELACIONADOS A RUIDOS Y VIBRACIONES

Comentarios de los participantes

“Soy frentista del fccgsm. Cómo se disminuirá la contaminación sonora y la vibración de las estructuras al aumentar la frecuencia?”
 “Pienso que esta bueno que reduzca tiempos de viaje. Por favor piensen en los vecinos que vivimos frente a las vías del tren, aguantamos el ruido no solo de cuando pasa sino los bocinazos también.”
 “Debido a mi cercanía con las vías del tren me ví obligada a poner doble ventana para poder dormir x que el ruido era insoportable.”
 “Actualmente hace mucho ruido.”
 “La línea actual genera no solo polución, sino armas contaminación sonora todo el día. Es una gran idea.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente proyecto incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a disminuir la contaminación sonora y las vibraciones. Asimismo, cabe mencionar que dentro del listado de estudios ambientales a realizarse se encuentra la medición de los niveles de ruido generados por el paso de las formaciones para el tramo Retiro-Pilar para la situación sin proyecto (tracción diésel) y con proyecto (tracción eléctrica). Esto permitirá contar con información para evaluar los beneficios que aporta el Proyecto de Mejora Integral del FFCC Gral. San Martín con relación a los niveles de ruidos y vibraciones.

ASPECTOS RELACIONADOS A LA GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Comentarios de los participantes

“La electricidad en Argentina se produce con combustibles fósiles mayoritariamente. Por lo tanto el impacto ambiental se da de todos modos. Aunque sí reduce los desperdicios energéticos en el transporte y consumo.”

“No debemos dejar de prestar atención a la generación de la electricidad a consumir por las formaciones nuevas. Si usamos combustible fósil en su totalidad para electrificar, solo corremos el problema de lugar.”

“Bueno, todo esto es claro y esta fuera de discusión, no vamos a inventar la polvora. Tampoco es que se deja de contaminar, la energía eléctrica viene de las centrales térmicas de puerto nuevo y de costanera sur, donde se quema combustible fósil de todas maneras.”

“El comentario es falaz. No hay garantías de que la energía consumida por la electrificación no provenga de centrales que usan combustibles fósiles.”

“No estoy seguro porque la generación eléctrica en general proviene de fuentes contaminantes pero a simple viste sería un plus reducir los vehículos contaminantes en el transporte público.”

“No lo permitiré si no se elimina la provisión de la energía mediante centrales térmicas. Debería complementarse con un plan nacional estratégico de centrales nucleares.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.

ASPECTOS RELACIONADOS AL PREDIO DE PLAZA ALIANZA

Comentarios de los participantes

“No en Alianza. Hace años se juntaron 5000 firmas entre vecinos cuando quisieron traer containers, con el ilustre Sábado a la cabeza. El bosque centenario y el predio mismo es patrimonio histórico y natural que debe ser restaurado.”

“El predio de Alianza siempre fue zona de acuíferos, cuenta con bosques centenarios, alberga fauna y flora nativa. En el partido hay menos de un M2 verde por habitante cuando se sugiere 10 a 15. Dudo realmente de como llevaron a cabo el estudio ambiental. Ni hablar de todo tipo de contaminantes, además del ruido.”

“Desde ya q la electrificación es mas respetuosa, pero se debe respetar la zona verde de alianza”

“No estoy en contra de que quieran electrificar la línea. Pero no sobre el predio de Alianza, único pulmón verde del partido que debiera tener ya el carácter de reserva urbana.”

“Es necesario electrificar el ramal, siempre respetando los espacios verdes, en especial la de los talleres de Alianza, ya q el bañado ha ido perdiendo terreno con el tiempo.”

“No es conveniente si una de las formas para hacerlo es eliminar o reducir el pulmón verde del predio presente en Santos Lugares. Sería gravísimo atentado contra la salud del barrio.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha.

Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.

ASPECTOS RELACIONADOS AL ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y AUDIENCIA PÚBLICA

Comentarios de los participantes

“Que se llame a audiencia pública cumpliendo con los reglamentos vigentes. Que estudien alternativas que que permitan no destruir los barrios de villa del parque y devoto, ambiental, comercialmente, además las propiedades perderán mucho valor. HACER TODOS LOS ESTUDIOS CORRESPONDIENTES DE CARA AL VECINO, EVITAR EL IMPACTO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONOMICO Y FINANCIERO.”

“Antes de hacerlo llamen a consulta general y vean otras opciones.”

“Por lo expuesto anteriormente solicito que el gobierno cumpla con las reglamentaciones vigentes y, antes de avanzar en el proyecto de electrificación llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de CAN ya que ,hasta ahora, la documentación oficial dada a conocer es, cuantomenos, confusa. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las alternativas técnicas y el impacto ambiental, social, económico y financiero que conlleva cada una.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra disponible en la página.

ASPECTOS RELACIONADOS AL CIERRE DE LA TRAZA Y LOS CRUCES INFORMALES

Comentarios de los participantes

“Deben colocarse cercos en la totalidad de la traza no sólo en tramos puntuales. El ferrocarril tiene que estar completamente segregado.”

“Deberían cercar el total del ramal y hacer cruces peatonales.”

“Es necesario cerrar todo el tramo para evitar los suicidios.”

“Es un punto muy importante. Contar con cercos perimetrales que permita disminuir la cantidad de accidentes/suicidios y por ende, mejorar el cumplimiento de los servicios.”

“Tienen que cerrar con cerco perimetral tipo new jersey toda la trasa. Eliminar los cruces clandestinos.”

“Habría que hacer cerramientos en el sector ferroviario dado que hay personas que no miden el peligro y se acercan a las vías pudiendo provocar accidentes fatales.”

“Control en las formaciones y en aquellos lugares donde la gente realiza cruces ilegales, para cerrarlos rápidamente.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.

ASPECTOS RELACIONADOS A LA EXTENSIÓN DE LA ELECTRIFICACIÓN HASTA CABRED Y MERCEDES

Comentarios de los participantes

“La subestación debería estar preparada para extender la electrificación a Mercedes y el ramal Caseros-Haedo. Además plantear una conexión ferroviaria con el FC Mitre entre El Palomar y Bancalari a través del arroyo Morón, y el uso de una bitrocha compartida con el FC Urquiza entre Bella Vista y José C. Paz.”

“El desarrollo de políticas ferroviarias ayuda al transporte, la conectividad y los tiempos de viaje. La electrificación debería ser hasta Cabred. Dando otra conexión a Luján, capital de la Fe.”

“Por supuesto debe ser eléctrico, de electrificarlo hasta Mercedes (...)”

“Que el proyecto contemple todo el recorrido del ferrocarril, no solo el tramo indicado.”

“Excelente iniciativa. Electrificar hasta Mercedes.”

“Deberían electrificar el servicio hasta Mercedes, enlazándolo con el Sarmiento. De no ser así, extender el servicio diesel desde Pilar hasta Mercedes, habilitando las estaciones Cortines, Goldney y recuperar Agote. Construir un empalme de vías con el Sarmiento y que compartan la estación del Sarmiento.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto de modo de poder funcionar como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.

ASPECTOS RELACIONADOS A LA OBRA DE RENOVACIÓN DE VÍAS

Comentarios de los participantes

“A la par de renovar vías, debe contemplarse la construcción de vías terceras y/o cuartas donde la traza lo permita para permitir mayor flexibilidad en la prestación de los servicios, permitiendo la circulación de trenes rápidos, directos y locales, entre otros, para permitir diversificar la oferta. En este sentido, la construcción y habilitación de vías auxiliares en estaciones que puedan contar con estas prestaciones, pero que hoy no son utilizadas (por ejemplo, Presidente Derqui, o Muñiz), permitiría optimizar la operación de la línea ante eventuales imprevistos que impidan la circulación de trenes en la totalidad de la línea.”

“Sería muy provechoso agregar una tercera vía de Hurlingham a El Palomar sería 4 descendente, q hay espacio y ya se encuentra la continuación de de esta última a Caseros, y entre está y Sáenz Peña dos vías más (3 y 4) sería muy provechoso para el servicio.”

“Se debería contemplar la recolocación del cruce con el FC Urquiza en Hurlingham y Pilar. Además se tendría que rediseñar la estación San Miguel para 4 vías y recuperar el espacio perdido en la estación General Sarmiento para uso exclusivamente ferroviario.”

“Sería bueno contemplar la posibilidad de extender una tercera y tal vez una cuarta vía entre cabeceras para poder ofrecer servicios diferenciales o que no haya interferencia con el tren larga distancia. Mejoraría mucho la calidad de frecuencia del servicio.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía cuarta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía tercera entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.

ASPECTOS RELACIONADOS A LA AFECTACIÓN EN EL SERVICIO POR LAS OBRAS

Comentarios de los participantes

“Sí es cierto, aún así debería estar bien organizada la electrificación de la línea San Martín, sobre todo en cuanto a tiempos. Si van a tardar 20 años en hacerlo, mejor ni lo hagan, la gente tiene que salir a trabajar y no puede perder la comodidad del tren. Si se va a hacer, por favor asegúrense que sea en un tiempo lógico.”

“A costa de estar cuántos años con el servicio interrumpido? Todavía estoy esperando la apertura de la estación Villa Crespo (Chacarita). Primero me han puesto colectivos para poder acercarme a la zona, luego los sacaron y sigo sin poder usar el tren para ir a mi trabajo. Me preocupa la demora en la obra y sus consecuencias.”

“Siempre y cuando las obras no se traben cómo las estaciones sin innagurar aun.”

“MIENTRAS SE PUEDA SEGUIR USANDO EL TREN y PARANDO EN TODAS LAS ESTACIONES ESTA PERFECTO. Sino no hagan nada porque bastante mal la pasamos los usuarios cuando nos quedamos solo con servicio hasta villa del parque.”

“No solucionaron nada porque hacen y los usuarios quedamos sin medios para viajar.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimada/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.

Por otra parte, uno de los temas con mayor recurrencia fue la mención de obras de pasos bajo nivel, principalmente en la Comuna 11 (Villa Devoto y Villa del Parque). Cabe mencionar que estos proyectos se encuentran por fuera del alcance de este proyecto de Mejora Integral del FCSM. Respecto a esto, los tópicos más destacados fueron los planteos para evaluación de alternativas para trenes en trinchera, soterrado y/o viaducto, temas vinculados a la inseguridad y a la “división en el barrio” por la ejecución de pasos bajo nivel, pedidos de audiencia pública previo a la construcción de los mismos, asuntos vinculados a la pérdida de valor de las propiedades y afectación a comercios, entre otros.

ASPECTOS RELACIONADOS A LA EJECUCIÓN DE TÚNELES Y ELIMINACIÓN DE PASOS A NIVEL

Comentarios de los participantes

“SI A LA ELECTRIFICACIÓN. NO A LOS TÚNELES EN VILLA DEL PARQUE Y VILLA DEVOTO.”

“Sin duda es un avance importante y necesario para una ciudad importante , SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA .”

“Todo muy lindo pero no estoy para nada de acuerdo con los túneles.”

“Si implica hacer túneles para El Paso de peatón y vehículos NO, trae problemas de inseguridad para los vecinos (de todas las edades) y ni hablar de los chicos. Divide el barrio en 2, separa y destruye barrios . Háganlo pero en altura como hicieron en otro trayecto del san martin”

“Estamos de acuerdo con la electrificación y la eliminación de los pasos a nivel, pero no con la construcción de más túneles.”

“Si, va a mejorar la frecuencia pero al costo altísimo de destruir dos barrios construyendo túneles.”

“Nada que objetar. Me niego a la construcción de túneles.”

“La eliminación de los pasos a nivel ocasionaría un impacto social, ambiental y económico desfavorable para el barrio.”

Respuesta brindada por la DGPPSE

Estimado/a, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Por otra parte, las obras de señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.

CONCLUSIONES

De acuerdo a lo establecido en nuestra legislación nacional, particularmente por la Ley General del Ambiente N° 25.675 y el artículo 41 de la Constitución Nacional, se lleva adelante el presente procedimiento de participación pública, reconociéndolo como un derecho de la población y un deber del Estado. De igual modo, esta instancia busca además dar cumplimiento a las políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto.

Cabe señalar que, en comparación a otras consultas públicas para proyectos ferroviarios de similares características, la participación por parte de vecinos y usuarios de la Línea San Martín fue muy alta. Esto se debe principalmente a que la modalidad virtual permite que los actores puedan participar en cualquier horario y desde cualquier lugar, en función a su disponibilidad. Complementariamente, la colocación de cartelera en estaciones, la difusión en diarios nacionales y la réplica en distintos medios de comunicación, locales y nacionales, incentivó la participación en la encuesta virtual.

De este modo, la consulta pública facilitó a la comunidad la información disponible a la fecha respecto de los alcances del Proyecto, particularmente un borrador avanzado del Estudio de

Impacto Ambiental y Social del componente de electrificación. Ello permitió conocer su opinión sobre el alcance de las obras planificadas y responder dudas e inquietudes realizadas por los participantes (ver Anexo 3). Asimismo, a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso de consulta pública se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del documento de Evaluación con el objetivo de esclarecer su contenido.

A partir del análisis de las respuestas se pudieron identificar las principales consultas y preocupaciones de los usuarios de la línea respecto al proyecto e incluso algunos aspectos relacionados al servicio, los que serán transmitidos al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. De igual modo, se pudo identificar la percepción de los vecinos respecto al proyecto, las que en algunos casos se vieron condicionadas por intervenciones que no se contemplan dentro del mismo, como la ejecución de túneles, eliminación de barreras y pasos a nivel, entre otros.

A modo de resumen, se puede decir que el grado de adhesión de los participantes sobre las afirmaciones planteadas es elevado: 81,3 % para el Eje 1 (Mejoras en el servicio); 77,2 % para el Eje 2 (Impacto ambiental) y 73,7 % para el Eje 3 (Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria).

ANEXO I

COLOCACIÓN DE CARTELES



Ministerio de Transporte
Argentina

Colocación de carteles en LSM

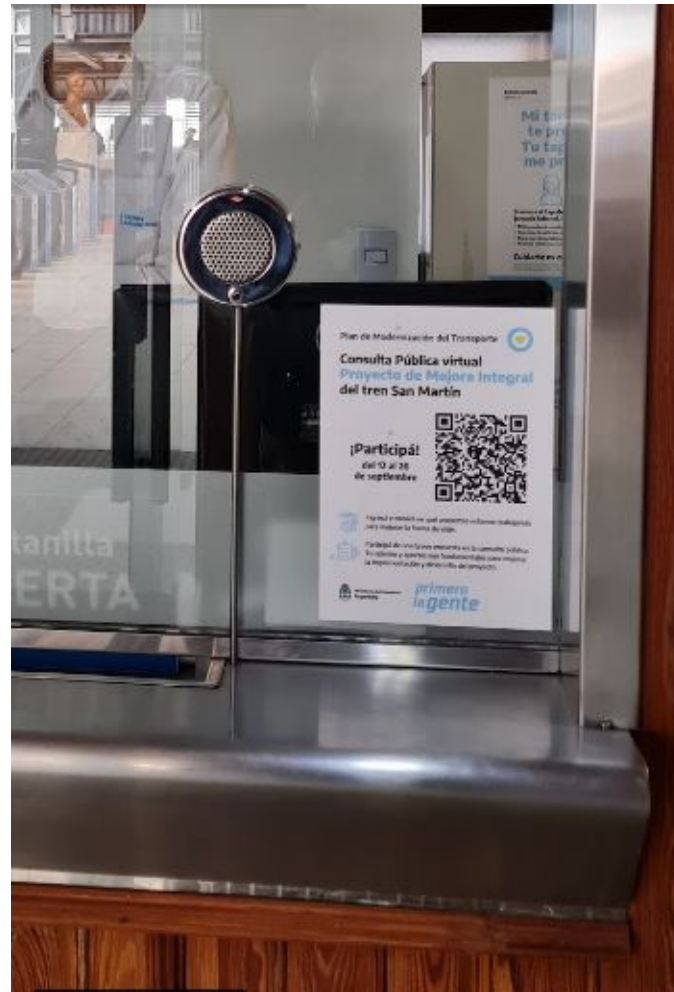
Campaña Consulta Pública Virtual

Subgerencia de Contenidos
Gerencia de Marca y Pasajero

TRENES ARGENTINOS
OPERACIONES

Estación Retiro

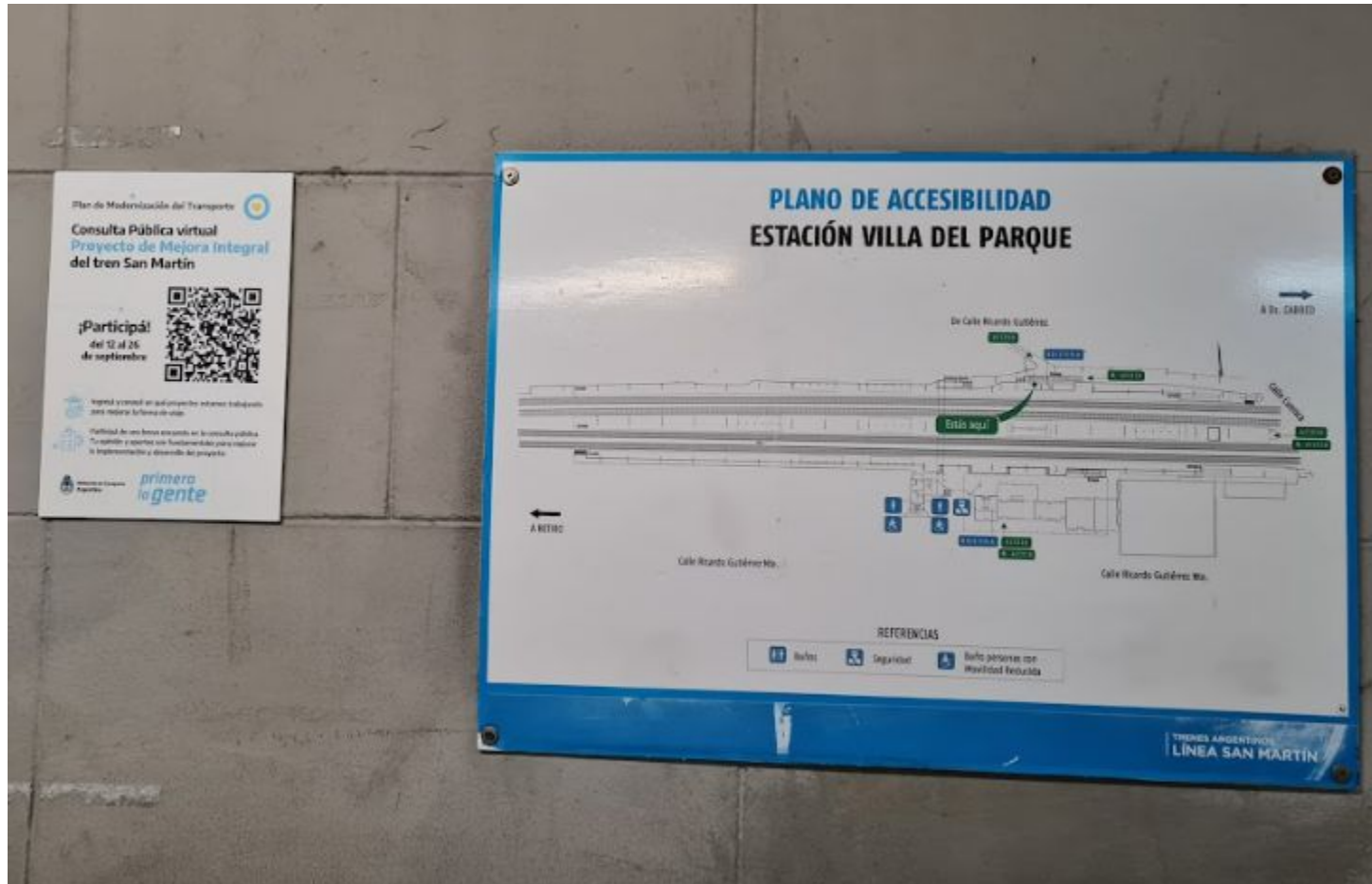
Diseño



Estación Palermo



Estación Villa del Parque



Estación Devoto



Estación Sáenz Peña



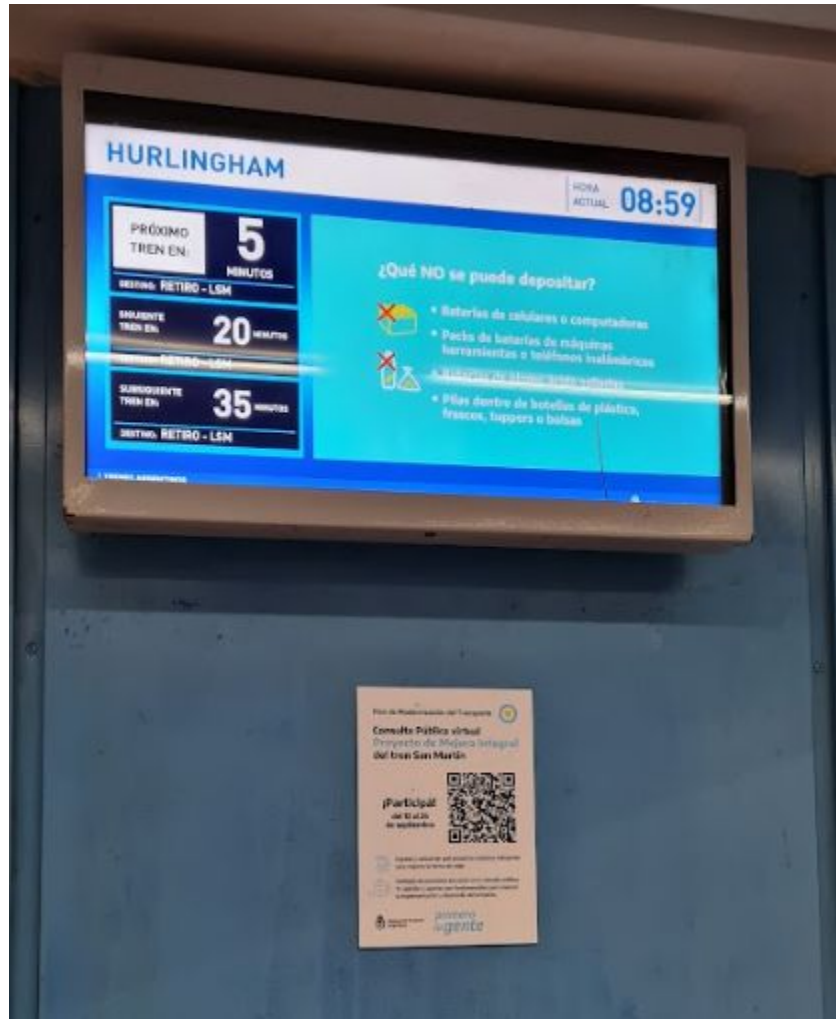
Estación Santos Lugares



Estación El Palomar



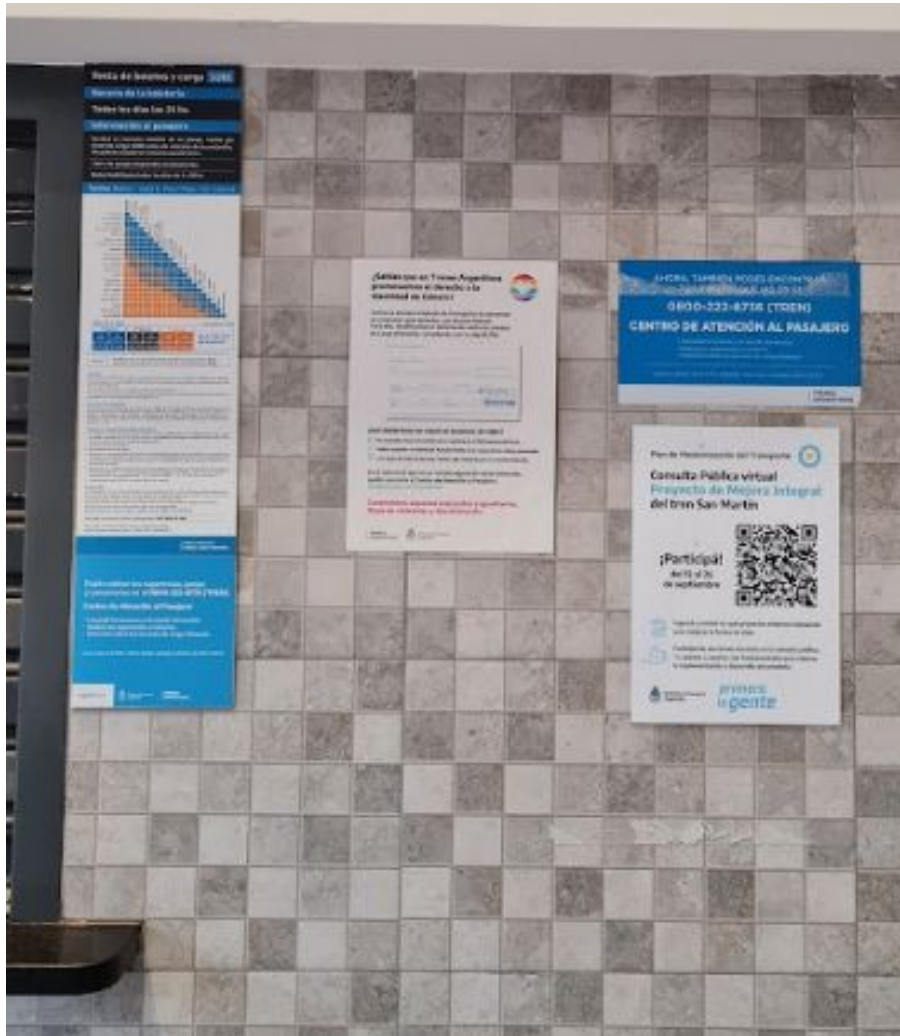
Estación Hurlingham



Estación W. C. Morris



Estación Bella Vista



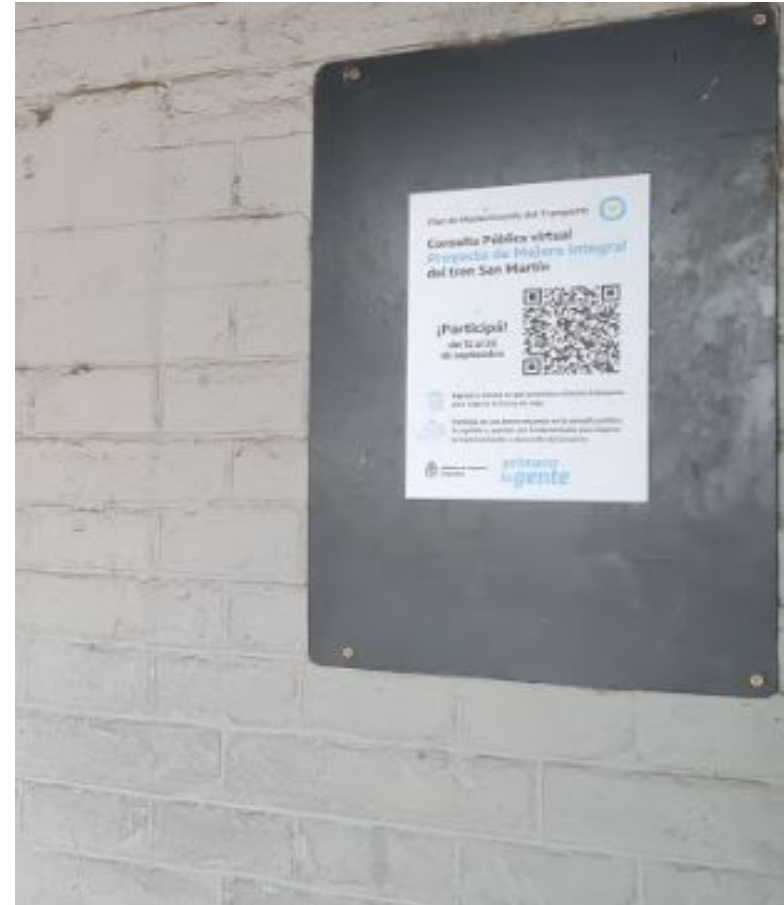
Estación Muñiz



Estación San Miguel



Estación José C. Paz



Estación Sol y Verde



Estación Pte. Derqui



Estación Villa Astolfi



Estación Pilar



Estación Manzanares



Estación Dr. Cabred



TRENES ARGENTINOS
OPERACIONES



Ministerio de Transporte
Argentina

ANEXO II

CONTENIDO DE LA PÁGINA



Consulta Pública - FC San Martín

El Ministerio de Transporte de la Nación presenta el proyecto de modernización del transporte ferroviario de pasajeros y pasajeras en la línea San Martín, ramal Retiro-Pilar, y lo pone a disposición de quienes deseen realizar alguna consulta o sugerencia. Conocé todas las obras que beneficiarán a más de 2,6 millones de personas.

Ver Editar Revisiones Panelizer

Compartir en redes sociales     

El proyecto



La línea San Martín de pasajeros parte de la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta la estación Dr. Cabred, en la Provincia de Buenos Aires, con un recorrido de 55 km.

El proyecto busca modernizar la línea a través de las siguientes mejoras:



Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías
entre Retiro y Pilar



Electrificación de la traza principal Retiro-Pilar
Por Catenaria en 25 KV



Construcción de nueva subestación eléctrica transformadora
William Morris y puestos auxiliares



Nuevo sistema de señalamiento
Con Protección Automática ATS



Refuncionalización y nuevos talleres de la Playa Alianza
Frente a estación Santos Lugares



Renovación de la Estación Pilar
Y otras intervenciones

Beneficiarios

2,6 millones de personas beneficiadas

El proyecto beneficiará de manera directa a 2,6 millones de personas por mes, que viven y circulan en el área de influencia de la línea. De forma indirecta, a los 16,6 millones de personas que viven en el AMBA.

Además, se generarán puestos de empleo directos e indirectos por las obras y la compra de insumos. También se verán beneficiados los trabajadores y trabajadoras de la operadora ferroviaria que realizarán sus tareas más seguros y seguras, y con mejores instalaciones.

Estas obras, también tendrán un impacto directo en los municipios en los que se llevarán a cabo las obras: Ciudad de Buenos Aires, Tres de Febrero, Morón, Hurlingham, San Miguel, José C. Paz y Pilar.






Se buscará minimizar la afectación al servicio normal para la ejecución de los trabajos.

Impacto

Los impactos ambientales y sociales negativos del proyecto se concentran principalmente en la etapa constructiva y serán temporarios. Entre los más habituales se pueden mencionar: aumento en los niveles de ruidos, generación de polvo en suspensión, afectaciones en la circulación del tránsito vehicular, modificación del paisaje, entre otros.

Para prevenir o amortiguar sus efectos, cada componente del proyecto cuenta con su respectivo Plan de Gestión Ambiental y Social, que incluye medidas específicas como: programas de comunicación social, monitoreo de niveles de ruido y polvos en suspensión, planes de respuesta ante contingencias ambientales, protección de la vegetación existente y tareas de parquización, programas para la implementación de cortes y/o desvíos, etc. Se prevé además la apertura de diversos canales para la recepción de consultas y/o reclamos, así como también los mecanismos necesarios para dar una respuesta adecuada en un plazo razonable.

Los impactos positivos, en cambio, ocurrirán en mayor medida durante la etapa de operación y serán permanentes. Entre ellos destacan:

-  Reducción de tiempos de viajes.
-  Disminución en los niveles de accidentalidad.
-  Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
-  Mejora en la seguridad, confiabilidad y confort del servicio.
-  Mayor vida útil para el material rodante y menos mantenimiento.

Para más información sobre los impactos y las medidas de prevención, mitigación y/o compensación, se encuentra disponible el borrador del Estudio de Impacto Ambiental y Social del proyecto de Electrificación.



Conocé todas las obras

-  Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías (ADV) entre Retiro y Pilar
-  Electrificación por Catenaria en 25 KV
-  Construcción de la subestación eléctrica transformadora William Morris y puestos auxiliares
-  Nuevo sistema de señalamiento con Protección Automática ATS
-  Refuncionalización y nuevos talleres de la Playa Alianza
-  Renovación de la Estación Pilar y otras intervenciones



Tu opinión es importante

La consulta estará abierta del 12 al 26 de septiembre.

Documentos

 **Estudio de Impacto Ambiental Social (EIAS) del proyecto de Electrificación**
Ingresá acá para saber más sobre los impactos ambientales y sociales del proyecto y las medidas para minimizarlos.

 **Términos de Referencia para los estudios de referencia para la contratación de estudios y consultoría**
Ingresá acá para saber más sobre los estudios ambientales y sociales que se van a realizar en el marco del proyecto.

 **Audiencia pública original**
Conocé en detalle la audiencia pública original, realizada el 27 de marzo de 2017 en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel.

Por cualquier duda o sugerencia podés escribir a: consultasanmartin@transporte.gob.ar

Trámites

- Turnos
- Trámites a distancia
- Atención a la ciudadanía

Acerca de la República Argentina

- Nuestro país
- Leyes argentinas
- Organismos
- Mapa del Estado

Acerca de Argentina.gob.ar

- Acerca de este sitio
- Términos y condiciones
- Sugerencias

Conocé todas las obras

- ▼ **Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías (ADV) entre Retiro y Pilar**
- ▼ **Electrificación por Catenaria en 25 KV**
- ▼ **Construcción de la subestación eléctrica transformadora William Morris y puestos auxiliares**
- ▼ **Nuevo sistema de señalamiento con Protección Automática ATS**
- ▼ **Refuncionalización y nuevos talleres de la Playa Alianza**
- ▼ **Renovación de la Estación Pilar y otras intervenciones**

Conocé todas las obras

- ▲ **Renovación y mejoramiento de vías y aparatos de vías (ADV) entre Retiro y Pilar**

Renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar. Una vez desarmada la vía existente, se efectuará el perfilado del terreno construyendo una nueva sub-rasante según proyecto y colocando nuevo balasto, rieles, fijaciones y durmientes de hormigón. Además, se realizará el tratamiento de los desagües en todo el sector de la obra para la evacuación de las precipitaciones y la mejora de las instalaciones existentes.

Los impactos ambientales y sociales negativos de esta obra se concentran principalmente en la etapa de construcción. Entre ellos: la emisión de polvos y material particulado por los movimientos de maquinarias y balasto; la afectación a la circulación peatonal; la afectación al tránsito vehicular debido a cortes y desvíos; el aumento en los niveles de ruido; etc.

- ▲ **Electrificación por Catenaria en 25 KV**

El proyecto contempla la realización de una línea de transmisión de energía eléctrica flexible y aérea (catenaria) de 2 x 25 kV, que estará constituida por soportes, suspensiones (ménsulas), catenaria (línea de contacto y línea de sostén), conjunto de regulación automática (contrapesas), línea de alimentación, línea de retorno y puntos fijos.

Los impactos ambientales y sociales negativos de este proyecto se concentran principalmente en la etapa de construcción e instalación de las catenarias. Entre ellos: una afectación al arbolado en la zona de vías, siendo necesaria la afectación de ciertos ejemplares para la instalación de las estructuras; una afectación a la circulación peatonal y al tránsito vehicular por cortes y desvíos; etc. Una vez finalizadas las obras se puede destacar el impacto sobre el paisaje debido a la presencia de catenarias y cables nuevos sobre la traza.

- ▲ **Construcción de la subestación eléctrica transformadora William Morris y puestos auxiliares**

La red será alimentada por una subestación eléctrica transformadora a construirse en un predio localizado entre las vías del FCGSM, el río Reconquista y el Camino del Buen Ayre, en la Localidad de William Morris, Partido de Hurlingham. Tendrá la alimentación -provista por Edenor- mediante 2 ternas trifásicas subterráneas de alta tensión en forma independiente, mediante cables unipolares. Alimentará a toda la línea, a los Talleres y a las estaciones.

La construcción tendrá impactos ambientales y sociales negativos asociados principalmente a las tareas de acondicionamiento del terreno y a la obra civil. Los principales serán sobre el suelo, el relieve, la vegetación y el paisaje debido a los movimientos de suelo, la limpieza del terreno y el relleno del mismo; y sobre la calidad aire debido a la emisión de polvos y partículas en suspensión.

- ▲ **Nuevo sistema de señalamiento con Protección Automática ATS**

A implementarse sobre el desarrollo del nuevo esquema de vías, comprende la ejecución de la ingeniería básica y de detalle, la provisión, instalación y puesta en servicio del equipamiento e instalaciones para el Sistema de Señalamiento, Sistema Automático de Protección ATS y Control de Trenes.

Esta obra tendrá impactos ambientales y sociales negativos concentrados principalmente en la etapa de construcción. Los mismos serán: aumento en los niveles de ruidos por la operación de maquinarias, afectaciones en la circulación del tránsito vehicular debido a reducciones en la calzada, etc.

- ▲ **Refuncionalización y nuevos talleres de la Playa Alianza**

Contempla un taller de alistamiento liviano, planta de lavado, almacén (depósito), una base de guardas y conductores, un control de acceso y un edificio de centro de control de operaciones. En el taller de alistamiento liviano se realizará el mantenimiento entero del material rodante eléctrico tipo EMU. Tendrá unas dimensiones aproximadas de 105 metros de ancho y 280 metros de largo y una altura máxima de 10 metros. El acceso principal llevará a los diferentes talleres especializados, en planta baja, equipados adecuadamente en función del tipo de trabajo y reparación que se realice en cada uno de ellos. Estará dotada de instalaciones como calefacción y ventilación, fuerza motriz e iluminación. Los talleres serán mecánicos, electromecánicos, electrónicos, neumáticos e hidráulicos, y eléctricos.

Los impactos ambientales y sociales negativos de esta obra se concentran principalmente en la etapa de construcción. Los principales serán sobre el suelo, la vegetación y el paisaje debido a la limpieza y nivelación del terreno; y sobre la calidad del aire debido a la emisión de polvos y partículas en suspensión.

Este proyecto se encuentra en etapa de desarrollo, la información será actualizada cuando se encuentre definido.

- ▲ **Renovación de la Estación Pilar y otras intervenciones**

La obra comprende varias intervenciones para transformar la estación cabecera del servicio eléctrico y a su vez permitir el trasbordo al servicio diésel hacia las estaciones de Cabred y Mercedes en un futuro. Entre los principales trabajos a ejecutar se encuentran: la modificación de la actual configuración de vías y andenes; el tendido de cinco nuevas vías con sus respectivos enlaces; construcción de dos nuevos andenes más la ampliación del actual y la construcción de un puente peatonal con ascensores. Se realizarán modificaciones en el edificio de la estación, garantizando la accesibilidad universal, se colocarán nuevos refugios y un módulo sanitario en los andenes. Renovación de todas las instalaciones, con mayor iluminación, nuevo sistema de comunicaciones, cámaras de seguridad y pantallas de información. También serán modernizados la señalética y el equipamiento.

Además, se prevé otro tipo de intervenciones como prolongaciones de andenes en las estaciones Devoto, Saéñz Peña, Santos Lugares, Caseros, Hurlingham, William Morris, Muñiz, Derqui y Astolfi, y adecuaciones en los accesos según corresponda.

Estas intervenciones tendrán impactos ambientales y sociales negativos concentrados durante la etapa de construcción. Entre estos impactos se puede mencionar un aumento en los niveles de ruidos por la operación de maquinarias, la generación de polvo en suspensión por los movimientos de suelo y afectaciones en la circulación dentro de las estaciones debido a las intervenciones en los andenes.



Tu opinión es importante

La consulta estará abierta del 12 al 26 de septiembre.

Trámites

Turnos
Trámites a distancia
Atención a la ciudadanía

Acerca de la República Argentina

Nuestro país
Leyes argentinas
Organismos
Mapa del Estado

Acerca de Argentina.gov.ar

Acerca de este sitio
Términos y condiciones
Sugerencias

Tu opinión

Redes Sociales [f](#) [t](#) [in](#) [w](#) [a](#)

Queremos conocer tu opinión.

En el marco del Proyecto de Mejora Integral de la línea San Martín, ramal Retiro-Pilar, estamos desarrollando un proceso de **consulta pública virtual** para la sociedad civil. El mismo surge de la actualización del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) original para el componente de Electrificación, el cual contó con la Declaración de Impacto Ambiental otorgada oportunamente por el entonces Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), actual Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires. El EIAS original incluyó un proceso de audiencia pública, desarrollado el 27 de marzo de 2017 en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel.

La consulta estará abierta entre el 12 y el 26 de septiembre de 2022.

Completá una breve encuesta indicando el grado de conformidad con las siguientes afirmaciones. También podés dejarnos tus comentarios, consultas o sugerencias.

Apellido *

Nombre *

Carácter *

Correo electrónico (Los datos son solicitados para poder dar respuesta a las consultas ingresadas en el formulario, los mismos no serán publicados.) *

1.- Mejoras en el servicio: La electrificación de la línea permitirá aumentar la frecuencia del servicio, reducir los tiempos de viaje y mejorar el confort de los usuarios, fomentando a su vez el uso de este tipo de transporte frente a otros más contaminantes, como el auto en particular. *

- Sí
 No

Desarrollar (Máximo 1200 caracteres) *

2.- Impacto ambiental: La electrificación permitirá disminuir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a la atmósfera y mejorar la calidad del aire al reducir el uso de combustibles fósiles por el reemplazo de las formaciones diésel utilizadas actualmente. Además, la renovación de vías y aparatos de vías, junto con la electrificación, permitirán reducir los niveles de ruidos y vibraciones provocados por la operación. *

- Sí
 No

Desarrollar (Máximo 1200 caracteres) *

3.- Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria: Las mejoras en el señalamiento, en las condiciones de las vías y el sistema de comunicaciones, los nuevos sistemas de frenado, el mantenimiento del material rodante y la instalación de cercos en tramos puntuales de la traza permitirán mejorar la seguridad general y disminuir los niveles de accidentalidad ocasionados por las interacciones con el ferrocarril. *

- Sí
 No

Desarrollar (Máximo 1200 caracteres) *

4.- Podés dejar acá tus comentarios, sugerencias y/o consultas (Máximo 1200 caracteres)

Enviar

Trámites

[Turnos](#)
[Trámites a distancia](#)
[Atención a la ciudadanía](#)

Acerca de la República Argentina

[Nuestro país](#)
[Leyes argentinas](#)
[Organismos](#)
[Mapa del Estado](#)

Acerca de Argentina.gob.ar

[Acerca de este sitio](#)
[Términos y condiciones](#)
[Sugerencias](#)

ANEXO III

CONSULTAS INGRESADAS Y RESPUESTA DE LA DGPPSE

Eje 1: Mejoras en el servicio

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Lautaro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Sí es cierto, aún así debería estar bien organizada la electrificación de la línea San Martín, sobre todo en cuanto a tiempos. Si van a tardar 20 años en hacerlo, mejor ni lo hagan, la gente tiene que salir a trabajar y no puede perder la comodidad del tren. Si se va a hacer, por favor asegúrense que sea en un tiempo lógico.	Estimada Fátima, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
12/9/2022	Usuario	Si	Probablemente sí.	Estimada Eliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Mientras todo funcione como lo comentan bien venido sea	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Vecino	Si	El desarrollo de políticas ferroviarias ayuda al transporte, la conectividad y los tiempos de viaje. La electrificación debería ser hasta Cabred. Dando otra conexión a Luján, capital de la Fe.	Estimado Eric, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.
12/9/2022	Vecino	Si	Es bien sabido que un sistema eléctrico ofrece mayor velocidad y menor contaminación ambiental	Estimado Nikolai, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Representante de Organismo de Salud	Si	Disminución en los niveles de accidentalidad.	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Me parece perfecto. Si hay algo que criticarle al servicio es la frecuencia. He llegado a esperar más de 20 minutos la llegada del tren. En cuanto al tiempo de viaje, las críticas son mínimas. Parto desde Palomar hacia Retiro y no siento que el recorrido sea lento. Igual, si puede ser en menos tiempo, mejor.	Estimado Nicolás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	NO pierdan más tiempo, si no hay trenes rusos....ya compren chinos similares al Roca, Mitre y Sarmiento, estandarizar formaciones.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La adquisición del Material Rodante no forma parte en forma directa del alcance de este proyecto. En este sentido, ambos proyectos contemplan la estricta adecuación a los estándares internacionales que nos permiten garantizar la interoperabilidad, independientemente del origen de los suministros de cada uno.
12/9/2022	Usuario	Si	Coincido que el servicio podrá ser más frecuente y mas rápido	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Todo lo relativo con la mejora en el confort, tiempo de viaje y seguridad siempre es positivo.	Estimado Joaquín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	A la par de renovar vías, debe contemplarse la construcción de vías terceras y/o cuartas donde la traza lo permita para permitir mayor flexibilidad en la prestación de los servicios, permitiendo la circulación de trenes rápidos, directos y locales, entre otros, para permitir la diversificar la oferta. En este sentido, la construcción y habilitación de vías auxiliares en estaciones que puedan contar con estas prestaciones, pero que hoy no son utilizadas (por ejemplo, Presidente Derqui, o Muñiz), permitiría optimizar la operación de la línea ante eventuales imprevistos que impidan la circulación	Estimado Juan Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía 4ta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía 3ra entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido, se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			de trenes en la totalidad de la línea.	
12/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Vecino	Si	La electrificación no solo ayudaría a tener mejor sustentabilidad con el medio ambiente, también sirve para poner un alto al avance de los municipios sobre las tierras del ferrocarril, cómo por ejemplo en la estación Muñiz.	Estimado Alan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	También debe incrementarse la frecuencia del servicio. Soy usuario y en horas pico, la gente viaja muy mal, hacinada y apretada.	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
12/9/2022	Vecino	Si	.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Sería interesante además disponer del material rodante y tractivo diesel actual para fortalecer trenes regionales a lo largo y ancho del país. Sobre todo el recorrido	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto contempla la refuncionalización de la Estación Pilar que permitirá implementar técnicamente

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			"Retiro - Junín" que no es en si largo pero las demoras por la velocidad de la formación si lo hacen así. Del mismo modo, quedarían los trenes larga distancia destinados a los futuros trayectos a Mendoza.	servicios desde Diesel desde dicha estación hacia Cabred y Mercedes.
12/9/2022	Vecino	Si	Excelente entramos a la modernidad. Mas rapido mas seguro.mas confort menor contaminacion.mayor eficiencia..Positivo avance Seguridad y crecimiento.	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Si	Completamente de acuerdo. Se debe abogar por reducir los tiempos de viaje de los ferrocarriles y aumentar fuertemente sus frecuencias.	Estimado Joshua, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
12/9/2022	Usuario	Si	Actualmente la frecuencia es muy corta entre servicios , faltan trenes rápidos y mejorar el tiempo entre Jose c paz y palermo	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Vecino	No	A costa de estar cuántos años con el servicio interrumpido? Todavía estoy esperando la apertura de la estación Villa Crespo (Chacarita). Primero me han puesto colectivos para poder acercarme a la zona, luego los sacaron y sigo sin poder usar el tren para ir a mi trabajo. Me preocupa la demora en la obra y sus consecuencias.	Estimada Ana Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
12/9/2022	Usuario	Si	El ingreso a Retiro es bastante lento en comparación con el tiempo entre parada y parada del recorrido. Varias veces el tren se queda detenido en las vías porque tiene que esperar que salga otra formación.	Estimada Bianca, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos de la línea del Ferrocarril San Martín y/o su servicio, por lo que las mismas serán transmitidas directamente a la línea. Sin embargo, cabe mencionar que el proyecto contempla la renovación integral de cuadro de Estación Retiro, con una nueva distribución de vías que permitirá mayor agilidad en el movimiento de entrada y salida de los trenes. Esto último, sumado al moderno sistema de Señalamiento, el sistema automático de protección ATS y la mejor prestación de los trenes eléctricos, logrará una mejora sustancial en este aspecto.
12/9/2022	Representante de Organismo Educativo	Si	Ah puso toda la gestión que esté relacionada con la presidenta Cristina están haciendo millones de cosas que la gente no valora por favor dar más publicidad de manera	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			constante para que se den cuenta lo provechosa Qué es esta gestión a pesar de los desaciertos sigue siendo la mejor opción para el pueblo aguante Cristina	
12/9/2022	Otros	Si	Va a mejorar el servicio en todo sentido. Seguridad. Confort	Estimada Ángeles, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	La energía eléctrica además de ser más limpia y menos contaminante, se impone en el mundo en los servicios urbanos, como la más eficiente.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	En un ferrocarril metropolitano como lo es la Línea San Martín es sumamente necesaria la electrificación para suplir tiempos de aceleración y freno, lo cual hace una reducción sustancial del tiempo de viaje, además de reducir los tiempos de maniobras por cambio de sentido de la locomotora	Estimado Facundo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Aunque depende de la mejora real en la velocidad comercial.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	Las mejoras en el servicio serán reales en cuanto se maximicen los recursos técnicos y el potencial de la infraestructura, porque si se va electrificar y después se operan los trenes como en la línea Mitre por ejemplo, va a ser una inversión desmedida e injustificada porque después los trenes se arrastran.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación integral de vías incluyendo los cuadros de estación, y la implementación de un moderno sistema de Señalamiento, que incluye el sistema automático de protección ATS. Esto último sumado a la mejor prestación de los trenes eléctricos logrará una mejora sustancial en cuanto a las prestaciones del servicio. En cuanto a la Línea Mitre que se encuentra electrificada desde hace ya muchos años, el Ministerio de Transporte y Trenes Argentinos se encuentran llevando adelante otra serie de proyectos tendientes a modernizar la infraestructura y, en consecuencia, mejorar también dichas condiciones.
13/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo, solamente que me preocupa cómo va a cruzar mi hijo de un lado al otro en Villa Devoto y Villa del Parque para ir y venir del colegio y del club. Es muy peligroso pasar por un túnel para los menores de edad y las mujeres. Espero que tengan esto en cuenta. También cómo vamos a transitar los peatones en el interín mientras se electrifica.	Estimada Romina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los cruces peatonales mantendrán los laberintos y contarán con señalización activa (fonoluminosa).
13/9/2022	Usuario	Si	Desearia mejoras de asientos y aire acondicionado. Los ventiladores actualmente no son suficientes y lo ponen en invierno y en verano no.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	esta bueno que se reduzcan los tiempos, eso va a ayudar a q los trenes esten menos cargados	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Aumentar la frecuencia y reducir los tiempos de viaje claramente tendrá como resultado un aumento en la cantidad de usuarios y una mejora en la experiencia de viaje al poner más unidades en servicio y aliviar el flujo de pasajeros sobre todo en las horas pico.	Estimado Sebastián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es sumamente necesario la electrificación ya que el sistema actual es obsoleto.	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	de acuerdo en todo	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Siempre y cuando se incluyan los pasos bajo nivel necesarios en el proyecto.	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Recuerden que los usuarios de trenes a Pilar necesitamos mayor frecuencia, sobre todo por la madrugada y la mañana. No es aceptable que entre un tren a Pilar y otro (al mismo destino) haya que esperar 45 minutos.</p>	<p>Estimada Erika, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Creo que como todo usuario,nos gustaria que pongan calefaccion en los vagones y en verano aire ac.</p> <p>Por otra parte mencionar tambien los pequeños ventiladores actuales que no sirven de nada ,ademas estan prendidos fuera de horario,es decir en primavera cuando hace calor estan prendidos durante el dia,pero al llegar la noche quedan prendidos. Eso esta muy mal xq de noche en esta epoca del año sigue haciendo frio.</p> <p>Particularmente lo sufro vastante xq viajo de noche para el trabajo Eso es lo primero que deberian arreglar</p> <p>Tambien no se entiende xq las puertas se cierran y se abren dos o tres veces en una estacion. Me fastidia eso .nada mas ahi viene mi tren los dejo un saludo al maquinista.</p>	<p>Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Absolutamente necesario. Hoy, en horas pico, tienen una frecuencia de 20 min aprox y es demasiado!	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Usuario	Si	El incremento de frecuencia hara etc , ahorro de mi gasto en combustible actual	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Ya no se discute que las nuevas tecnologías y el compromiso con el medioambiente mas en zonas metropolitanas nos requieren nuevos desarrollos y desafíos que hoy se encuentran atrasados en el tiempo, también nos facilitaría el traslado diariamente a miles de usuarios de este medio de transporte, entendiend que un tren eléctrico es mas ágil y menos costoso en su mantenimiento.	Estimado Silvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Necesitamos que la electrificación también ayude a la frecuencia de los trenes, ya que no puede ser que tengamos que viajar como ganados, todos apretados porque no hay suficientes trenes. Hay horarios en que su	Estimada Marita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			frecuencia es de más de 50 min, una reverenda burla hacia los usuarios	Ferrovial. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Usuario	Si	Es un factor relevante	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Deberían pensar tb que aquellos que viajan en bici tengan espacios de guarda asegurados. Y tb que los que tienen auto piensen en el tren o subte. Falta espacios comunes de guarda y traslado. Imagínense solo si uno que tiene un coche/bici/moto tuviera solucionado dónde lo deja antes de subirse al tren.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto en particular está enfocado en las mejoras sobre la Infraestructura Ferrovial, no obstante se complementa con otros proyectos coordinados con los municipios que se enfocan en la mejora de los entornos, la accesibilidad y las facilidades para el transporte intermodal entre otros.
13/9/2022	Otros	Si	Es imperioso en todo el sistema, propender a establecer nuevos sistemas que cuenten con menor o nulo impacto ambiental. La sistematización del medio de transporte deberá aportar a reducir la circulación de otros medios públicos (colectivos; taxis; remises; etc) y privados (vehículos varios). A su vez deberá propiciar el traslado de cargas o envíos en sus trayectos, de modo de reducir el impacto que producen camiones y otros. Altamente positivo desarrollar un sistema ferreo y preveer su	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			interrelación a efectos de multiplicar los destinos alcanzados.	
13/9/2022	Otros	Si	Como es en los países más avanzados	Estimada Eloisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Es necesario el aumento de la frecuencia para no utilizar vehículos particulares.	Estimado Rolando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Usuario	No	Sin dudas puede mejorar la frecuencia, pero pasará igual que otras líneas de tren que por cortes de luz o por fallas técnicas no habrá servicios	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que presenta muy alta disponibilidad, comparativamente mucho mayor al de la distribución urbana en media tensión y a la de los trenes con tracción diésel.
13/9/2022	Otros	Si	La electrificación permitirá aumentar la frecuencia y reducir los tiempos de viaje, siempre que se ejecuten las obras de señalamiento y de supresión de pasos a nivel necesarias	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	ES MUY IMPORTANTE PARA EL CUIDADO DEL MEDIOAMBIENTE	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	No	No coincido con la descripción, para que se use el tren antes que el auto ademas de aumentar la frecuencia el tren debería ser confiable y seguro. el San Martin no es confiable siempre absolutamente todos los dias tiene problemas y atrasos sean por problemas propios que se descompone una locomotora, trabajos en las vias como ajenos cuando lamentablemente hay accidentes o suicidios. nunca pasa ni llega a horario no importa cuando leas esto, el viaje villa del parque retiro en 2005 duraba 20 minutos hoy dura media hora o puede durar 40 minutos o mas quedando a la espera de anden en retiro o puede nunca venir el tren, tambien falta información en retiro a la tarde y es un descontrol cuando cambian de tren o cancelan trenes con la gente ya arriba	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Usuario	Si	Creo que toda posibilidad de migrar usuarios de autos particulares al transporte colectivo es bueno para la mejora del transporte y movilidad asi mismo todos los efectos positivos que trae dejar el vehículo particular por uno masivo o colectivo.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	ES MUY IMPORTANTE QUE LOS TRENES SEAN CADA VEZ DE MEJOR CALIDAD PARA EL BUEN	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			TRASLADO DE LOS USUARIOS.	
13/9/2022	Usuario	Si	de acuerdo	Estimado Aníbal, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	a favor de toda mejora en la red de ferrocarriles	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Aire acondicionado	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.
13/9/2022	Vecino	Si	Siempre y cuando las obras no se traben cómo las estaciones sin innagurar aun	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Es muy necesario.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	El torque del motor electrico aumenta la aceleracion y disminuye el tiempo de viaje.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Para mejorar las frecuencias se deberían eliminar los pasos a nivel o en todo caso soterrar toda la línea férrea.	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
13/9/2022	Vecino	No	Soy frentista del fccgsm. Cómo se disminuirá la contaminación sonora y la vibración de las estructuras al aumentar la frecuencia?	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente proyecto incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a disminuir la contaminación sonora y las vibraciones. Asimismo, cabe mencionar que dentro del listado de estudios ambientales a realizarse se encuentra la medición de los niveles de ruido generados por el paso de las formaciones para el tramo Retiro-Pilar para

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				la situación sin proyecto (tracción diésel) y con proyecto (tracción eléctrica). Esto permitirá contar con información para evaluar los beneficios que aporta el Proyecto de Mejora Integral del FFCC Gral. San Martín con relación a los niveles de ruidos y vibraciones.
13/9/2022	Usuario	Si	MIENTRAS SE PUEDA SEGUIR USANDO EL TREN y PARANDO EN TODAS LAS ESTACIONES ESTA PERFECTO. Sino no hagan nada porque bastante mal la pasamos los usuarios cuando nos quedamos solo con servicio hasta villa del parque	Estimada Aldana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
13/9/2022	Usuario	Si	Es fundamental para mejorar la calidad de vida de los usuarios y vecinos de los 55 kms de recorrido del tren.	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Fomentar el uso del transporte público, genera una ciudad mas agil	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es una gran mejora.	Estimado Fabián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Si bien no soy usuario asiduo de la línea (la uso de forma eventual), si lo hago en el Sarmiento (eléctrico) y la diferencia es notable. En frecuencia, tiempos y confort. Es una obra que debería estar realizada y en funcionamiento hace años.	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo al perfil de demanda de la línea, creo que es una obra absolutamente necesaria que permitirá mejorar la experiencia de viaje de los usuarios. Es una de las pocas líneas que aun funcionan a diesel, realentizando así los tiempos de viaje, con mayores impactos de contaminación y sobre todo de pérdida de confort. La frecuencia actual no atiende la necesidad-demanda de los pasajeros, que se observa en las formaciones a sobre capacidad en las horas pico; al mismo tiempo que el cumplimiento del cronograma es verdaderamente malo, impactando directamente en la confianza sobre el servicio. Un punto a destacar debería ser la limpieza de las formaciones y mayor presencia policial o de fuerzas que modifiquen conductas hoy "aceptadas" y con poca respuesta, como la rotura del mobiliario y los	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			conflictos con los pasajeros de los coches furgones (ruidos, humo de sustancias, etc.).	
13/9/2022	Usuario	Si	actualmente el servicio es lamentable para quienes lo usamos a diario, coches completamente destruidos, sucios, asientos todos rotos, sucios, frecuencia baja en horarios pico, violencia, cortes de servicios constantes, etc, etc. Es una vergüenza total que estén ofreciendo a los trabajadores que la utilizan a diario un servicio tan pero tan paupérrimo.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Sería de mucha ayuda que controlen mucho más y disminuyan la cantidad de gente inadapados, con malos comportamientos, gente chorra y sobre todo que se pueda viajar de una mejor manera, sin tener estar aguantando olor a marihuana dentro de los vagones, suprimir a la gente cartonera. Cuidar a los usuarios que viajamos día a día con miedo y malas condiciones ya que tampoco cuidan de la limpieza del tren. Mejoras en los horarios y mismo el estado de los vagones que siempre tienen un mal andar y atrasan a uno que tiene responsabilidades que cumplir. Agradezco la predisposición de una mejora en cuanto al servicio.</p>	<p>Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Es más limpio y seguro el maneno dea catenaria aerea y se estandariza co la Línea Roca.</p>	<p>Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Creo que si es insostenible el frío en invierno por las madrugadas y el calor que se siente al no contar con aire acondicionado y el techo ser de chapa sumado a que los ventiladores te tiran el aire caliente acumulado en el techo y lo envia hacia abajo hace que uno al estar tambien con el tren lleno.... cocinarse a fuego lento es muchisimo el calor y en epoca de</p>	<p>Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			pandemia con el barbijo puesto ni te cuento.	
13/9/2022	Usuario	Si	La electrificación provee mejores tiempos de aceleración y frenado, lo que redundará en un aumento de la frecuencia por mayor rotación de formaciones. El viaje se hace más cómodo y confiable, por lo que la necesidad de optar por medios alternativos se reduciría.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	La electrificación del servicio prestado por la línea San Martín aumentaría los servicios haciendo mejor la experiencia para el usuario al no haber tanta congestión de personas, también al acortar los tiempos y con la modernización del equipo rodante	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es bueno que se disminuya el tiempo de viaje. Los que viajamos de una punta a la otra (Retiro-Pilar) tenemos demasiado tiempo de viaje actualmente.	Estimada Estefanía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Usuario	Si	Es seguro que la electrificación contribuirá mejoras tanto en la fluidez del servicio como	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			contribuir al medio ambiente. Además no tiene sentido que en un viaje de menos de 60KM haya trenes tirados por locomotoras.	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	Si es para mejorar el medio ambiente , bienvenido sea ...	Estimado Favio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Absolutamente de acuerdo.	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Beneficiará de manera positiva a los vecinos del partido de Pilar que quieran trasladarse a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires evitando circular por la congestionada autopista Panamericana.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Evitando el trncito en horarios picos a caba o en el regreso al gba	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Esto suma infraestructura es indispensable continuar con estas obras y fomentar el Ferrocarril como transporte de pasajeros y de carga.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	necesitamos viajar más cómodos, con mayor capacidad de pasajeros, más rápido y durante las 24hs	Estimada Carins, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Tienen que poner más frecuencia de trenes a Pilar, al menos en horario picó.</p> <p>Villa Crespo una vergüenza todo el tiempo que permaneció y continúa inhabilitada. Falta información cuando hay demoras , nadie sabe explicarte que paso, por parlantes para que el usuario al menos busque alternativas de viaje.</p> <p>Falta seguridad, limpieza e iluminación en estaciones como sol y verde que tienen un gran caudal de usuarios. Los servicios actualmente NUNCA LLEGAN A HORARIO, una vergüenza.</p>	<p>Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Los usuarios que vivimos en Pte. Derqui hasta Pilar sufrimos y padecemos mucho el tiempo de viaje. Y ni hablar que de cada 2 trenes que van a José C. Paz el 3ero. viene a Pilar</p>	<p>Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Mejorar la frecuencia de los trenes</p>	<p>Estimada María Fernanda, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Vecino	No	El problema es el piso, las vías. No sé pueden poner formales nuevas sin un buen poso. Recuerden como se hizo en el Roca en los años 80. Priro se renovaron los vías y luego se electrifico.	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Uno de los componentes del proyecto es la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar. Esta obra se ejecutará, junto con el sistema de señalamiento y control de trenes, previamente a la obra de electrificación (la cual incluye la instalación de catenarias y la construcción de la subestación eléctrica William Morris).
13/9/2022	Usuario	Si	Debería, también planificarse lugares para estacionamientos de los vehículos.	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto en particular está enfocado en las mejoras sobre la Infraestructura Ferroviaria, no obstante, se complementa con otros proyectos coordinados con los municipios que se enfocan en la mejora de los entornos, la accesibilidad y las facilidades para el transporte intermodal entre otros.
13/9/2022	Usuario	Si	Se deberían implementar más accesos a las estaciones para que no tengan una entrada y salida por un único lugar, y que las formaciones cuenten con cámaras, asientos antivandálicos y furgones bicicleteros abiertos. Asimismo se debería implementar una vía cuádruple entre Sáenz Peña y Pilar tal como lo planteaba el proyecto RER, con la posibilidad de implementar trenes rápidos y semirrápidos. También recuperar el empalme Tagle para que la terminal se traslade a una nueva nave en la	Estimado Nahuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto en particular se enfoca en la modernización de la infraestructura de vías, electrificación, Señalamiento, Talleres y Telecomunicaciones. No obstante, contempla la renovación integral de la Estación Pilar para su re funcionalización como doble cabecera y se complementa con otras obras de Trenes Argentinos y de los Municipios que tienden a mejorar la accesibilidad y seguridad en las estaciones. Del mismo modo, el material rodante que forma parte del suministro de otro proyecto, contemplará los más altos estándares de calidad, incluyendo los sistemas de vídeo vigilancia on line abordo. Las características del sistema de tracción por catenaria de 25

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			estación Retiro del FC Mitre, y construir una estación en conjunto con dicho ferrocarril en Facultad de Derecho con combinación al subte H.	kV contempla las previsiones y versatilidad para futuras ampliaciones y adecuación a otros proyectos como los mencionados. Sin embargo, se han incorporado al presente alcance la ejecución de las vías tercera entre las estaciones Sáenz Peña y Caseros; y Hurlingham y el Palomar, lo cual permitirá en esta primera instancia una gran versatilidad para diversas variantes en el plan de transporte.
13/9/2022	Usuario	Si	Supongo que la electrificación facilitará las mejoras en el servicio expresadas.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	Y más capacidad el los trenes	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Pienso que esta bueno que reduzca tiempos de viaje. Por favor piensen en los vecinos que vivimos frente a las vias del tren, aguantamos el ruido no solo de cuando pasa sino los bocinazos también.	Estimada Mora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente proyecto incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a disminuir la contaminación sonora y las vibraciones. Asimismo, cabe mencionar que dentro del listado de estudios ambientales a realizarse se encuentra la medición de los niveles de ruido generados por el paso de las formaciones para el tramo Retiro-Pilar para la situación sin proyecto (tracción diésel) y con proyecto (tracción eléctrica). Esto permitirá contar con información para evaluar los beneficios que aporta el Proyecto de Mejora Integral del FFCC Gral. San Martín con relación a los niveles de ruidos y vibraciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	Más frecuencias, mayor calidad de vida.	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Otros	Si	Sí, siempre los trenes eléctricos tienen un mejor índice de aceleración y frenado que los traccionados a diesel, además se ahorra en tiempo de rotación al no tener que hacer la maniobra de acople y desacople de la locomotora en las cabeceras	Estimado Iván, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Hay que tener en cuenta que, al incrementarse las frecuencias, debe ser replanteado el tema de los pasos a nivel mas transitados encarando las obras de túneles correspondientes. Hoy en toda la traza existen solo 2 túneles y por lo menos, se requerirían otros 8 mas	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	la mayor frecuencia generara mayor tiempo de barreras bajas por lo tanto sera necesario resolver ese problema, en villa devoto no queremos tuneles, dividen en barrio , son peligroso, se inundan y por los estudios hechos estamos de acuerdo con el tren en trinchera, ganariamos verde y espacio de estacionamiento, bajaria el nivel de ruido y no estaríamos divididos	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	Si	Si que pongan mas frecuencia para Pilar no solamente hasta José C Paz	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
14/9/2022	Vecino	Si	Es una solución superadora sobre la actual opción	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Estoy a favor de las mejoras y por supuesto reducir tiempo de uso pero a estas alturas ya debe estar en tricheras soy transporte escolar y obstaculiza el tránsito	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de trinchera, pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas, los cuales serán -según se prevé- menores a los actuales.
14/9/2022	Vecino	Si	Obvio.q la.electrificación es.mejor,aca el.problema es.q despues no los mantienen,Si al.mantenimiento	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
14/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Nada que objetar. Me niego a la construcción de túneles	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Usuario	Si	Aumento de frecuencia	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Si. Eso es innegable	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Todo muy lindo pero no estoy para nada de acuerdo con los túneles.	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero hacer una obra superadora como la Trinchera No queremos túneles son inseguros y se inundan	Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	totalmente de acuerdo	Estimada Marisol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Significaría un gran progreso para los zonas por donde pasa.	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Entiendo que clausurarán el paso a nivel de la calle Cuenca. Por las características particulares del barrio de Villa del Parque, y en particular de la calle Cuenca (la más importante a nivel social y comercial), hacer esta obra partiría en dos al barrio. Propongo que el tren circule en trinchera a	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			cielo abierto, o si no en altura, permitiendo la libre circulación vehicular y peatonal en el barrio.	sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Podria mejorar sin ser electrico	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
14/9/2022	Usuario	No	Primero las trincheras , luego la electrificación . Ni túneles ni barreras	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Eso es un hecho ya comprobado	Estimado César, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	El servicio no mejorará y si empeorará la vida de los vecinos	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	Me parece excelente	Estimada Estela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Obvio	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	estoy de acuerdo con el progreso, estamos muy atrasados para mejorar la calidad de vida de la gente, en transporte y otras cosas. se pasan horas y más horas en transitar por las calles, en distintos horarios. habría que ampliar el radio de la capital o trasladarla o planificarla mas agil, como se pensó en el gobierno del Dr. Raul Alfonsin	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Jazmín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	No	NO QUEREMOS TUNELES PARA CRUZAR LAS BVIAS , PEDIMOS QUE que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras: a) Se hagan Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a	Estimada Elisabet, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>la electrificación un Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.</p> <p>c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra en trinchera a cielo abierto desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.</p>	<p>únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del mismo.</p>
14/9/2022	Usuario	Si	Si	<p>Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
14/9/2022	Usuario	Si	.	<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
14/9/2022	Usuario	Si	Totalmente de acuerdo.	<p>Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
14/9/2022	Vecino	Si	<p>considero que elevacion del ferrocarril San Martin genero revolucion en cuanto al circulacion donde circulaba al estar elevado se termino con las barreras con los alambres rotos en donde todos cruzaban y cuando pasaba algo lo primero que le echaban la culpa al tren que siempre corre por el mismo lugar</p>	<p>Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	La electrificación ayudará a los usuarios del tren, pero los VECINOS de los barrios de VILLA del PARQUE y VILLA DEVOTO, necesitan que las BARRERAS sean eliminadas pero REEMPLAZADAS por obras superadoras como el TREN EN TRINCHERA a cielo abierto, y NO con 11 a 14 túneles que sólo crearán más zonas fantasmas aumentando la inseguridad, perjudicando a los comercios linderos, inundaciones como en el Túnel de Av.San Martín, ya que 14 muros de cemento transversales al escurrimiento del agua, sólo perjudicarán nuestros hogares.	Estimada Angélica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Trinchera a cielo abierto !!!	Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	NA	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Si electrificarlo significa seguir haciendo túneles, la respuesta es no. Es muy inseguro para los peatones arruinaría el centro comercial. Mi cuadra (Tinogasta 3200) quedaría entre 2 túneles, un desastre	Estimada Martha, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Como vecina de Devoto, se que la intencion es la construccion de tuneles, si la electrificacion incluye estos, NO comparto el proyecto.	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Es indispensable porque se viaja muy mal en el san martin, son frecuentes las demoras	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	Si	Que así sea para nuestro beneficio. Soy asidua usuaria del tren y espero ansiosa las mejoras	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Aumenten la frecuencia del servicio de la estación Manzanares, ya que fue disminuida desde noviembre de 2021.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
15/9/2022	Usuario	Si	Xx.	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Un tren cada 15 minutos hace que sea imposible tomárselo en hora pico ahora	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
15/9/2022	Usuario	Si	Concuerso	Estimada Abril, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo en que el tren sea la primera opción de transporte público.	Estimada María Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo con esta afirmación . La electrificación de la línea es de carácter URGENTE.	Estimada Victoria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Mejoraría si hicieran trinchera generaría espacios verdes y fluidez en el tráfico ya q los túneles dañan el ambiente hidraulicamente generaron cambios calles que ahora con pocas lluvias se inundan	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	La electrificación ayudará a los usuarios del tren, pero los VECINOS de los barrios de VILLA del PARQUE y VILLA DEVOTO, necesitan que las BARRERAS sean eliminadas pero REEMPLAZADAS por obras superadoras como el TREN EN TRINCHERA a cielo abierto, y NO con 11 a 14 túneles que sólo crearán más zonas fantasmas aumentando la inseguridad, perjudicando a los comercios linderos, inundaciones como en el Túnel de Av.San Martín, ya que 14 muros de cemento transversales al escurrimiento del agua, sólo perjudicarán nuestros hogares.	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Otros	No	La electrificación ayudará a los usuarios del tren, pero los VECINOS de los barrios de VILLA del PARQUE y VILLA DEVOTO, necesitan que las BARRERAS sean eliminadas pero REEMPLAZADAS por obras superadoras como el TREN EN TRINCHERA a cielo abierto, y NO con 11 a 14 túneles que sólo crearán más zonas fantasmas aumentando la inseguridad, perjudicando a los comercios linderos, inundaciones como en el Túnel de Av.San Martín, ya que 14 muros de cemento transversales al escurrimiento del agua, sólo perjudicarán nuestros hogares.	Estimada Marianela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo pero no creo que los túneles sean la mejor opción.	Estimada Mara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Electrificar Aumentar el servicio	Estimada Eufemia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	la electrificacion es buena pero antes habria que hacer la trinchera , no a los tuneles y el aumento de frecuencia hara que las barreras esten siempre bajas.	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Me parece bien	Estimado Constantino, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No queremos túneles	Estimada Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con lo expresado en el punto 1- totalmente de acuerdo que se favorezca y mejore el transporte en tren, tanto en las zonas urbanas como las provinciales y rurales. Es un excelente medio de transporte y mucho menos contaminante que el vehicular.	Estimada María Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	No estoy de acuerdo con los túneles. Es peligroso. Destruye a los vecinos. Las empresas cierran todas!	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
15/9/2022	Usuario	Si	Un servicio eléctrico resultaría mas eficiente y cómodo que el actual y seguramente reduciría el nivel de problemas técnicos que se da comúnmente en la actualidad	Estimado Lucas, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Loena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Más que el servicio tienen que mejorar los vagones y las frecuencias	Estimada Roxana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.
15/9/2022	Vecino	No	Sólo se mejora el viaje de los usuarios del ferrocarril, pero la mayoría de ellos toma conjuntamente otro transporte como el subte o colectivos donde no habrá mejoras, por lo tanto, para el usuario no se verá mejorado sustancialmente su viaje, y en consecuencia aquellos que como yo dejé de tomarlo para mis viajes diarios, no dejaré de usar el automóvil.	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Pero es una locura hacer túneles bajo nivel a manzalva, dejar a los barrios divididos y arruinar a todos los comercios de alrededor!	Estimada Celeste, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	No tengo nada para agregar	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Imprescindible	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Usen combustibles renovables	Estimado José Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, los coches eléctricos presentan mayor eficiencia en cuanto a consumo.
15/9/2022	Vecino	Si	Absolutamente!	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Hay que tener en cuenta que la traza final del ferrocarril, no genere una división de los barrios que atraviesa y no interrumpir la continuidad de la calle Cuenca, principal vía comercial y social de Villa del Parque. La nueva traza sería conveniente que sea en trinchera como es en el Sarmiento entre Once y Caballito. Generando a nivel de calles espacios verdes .	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Seria maravilloso que se hiciera	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Me parece bien pero vivo en XXX (<i>texto editado</i>) frente al tren, y hay galpones abandonados q son un peligro quiero saber que van a hacer con eso, la electrificacion me parece bien además seguro ñas locomotoras dejen de hacer ruido	Estimada Celina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los galpones abandonados a los que hace referencia no se encuentran dentro de las intervenciones previstas por este Proyecto. Sugerimos hacer la consulta correspondiente ante la Línea San Martín al 0800-222-TREN (8736), o bien dejar su inquietud en https://reclamoscap.sofse.gob.ar/
15/9/2022	Usuario	Si	Q llegué a Mercedes el servicio diario.....	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es necesaria y beneficiosa pero no mediante la construcción de pasos bajo nivel, mas aun en la zona ubicada. Esto traería como consecuencias la obstrucción del trafico. Por ese motivo, estoy a favor de la electrificación solo si es mediante el tren en trinchera.	Estimada Sofía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Si porque es beneficioso en muchos sentidos pero solo si se hace mediante trenes en trinchera. En la zona de mi barrio poner túneles o paso bajo nivel traerían amplias consecuencias.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Es beneficiosa pero trae consecuencias para los barrios. En el caso de Villa Devoto y Villa del Parque debería correr el tren en trinchera para evitar los pasos bajo nivel que traban el tránsito ya colapsando por el distrito del vino y polo gastronómico, Que son inseguros y cortan el escurrimiento natural de las aguas.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	No	Primera hagan trinchera y luego realicen la electrificado así evitamos tener túneles por todo el barrio q arruinan estética empeoran la seguridad y dificultan la movilidad de gente mayor y discapacitados si se electrifica primero no se va a poder hacer la trinchera.pensemos a IRgo plazo no hagamos parches	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
15/9/2022	Usuario	Si	Antes. Es precisó mejorar las estaciones, en particular los ingresos/egresos a la estación Palermo, que hoy en día solo cuenta con una sola, que da a la Av Juan B. Justo.	Estimado Dalmiro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no forma parte de este proyecto, Trenes Argentinos está llevando adelante la renovación de la estación Palermo.
15/9/2022	Vecino	Si	Definitivamente la electrificación es menos contaminante. Si aumenta la frecuencia muchos vecinos optarán por dejar el auto y trasladarse en tren, lo que suma para una ciudad menos contaminada.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No me opongo a la electrificación pero debo contestar NO porque la consulta no da lugar a otras opciones como el tren en trinchera	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Prefiero sistema de trincheras a cielo abierto	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Pero que el tren corra en trinchera a cielo abierto .	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Xx	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Eso estaría bueno, ya que se podría cumplir un día de servicio normal y que la formación llegue a la hora indicada a la estación tal como indica la grilla de horarios y días. Ya que uno muchas veces cuenta con eso para llegar a destino.	Estimada Bárbara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
15/9/2022	Vecino	Si	Excelente iniciativa también disminuye la contaminación sonora a la que estamos sometidos los vecinos circundantes.	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es un avance que permite la mejora integral del servicio y evita la contaminación ambiental.	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Todo lo que es para mejorar es válido. Verificar que todos	Estimada Zoila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			debemos estar conformes. No debe obstaculizar el vecindario. No debe impedir conservar los derechos de cada vecino ni sociales ni económicos	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo con la electrificación mientras se haga a conciencia.	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	La electrificación del tren no garantiza más cantidad de coches, mantenimiento ni buena gestión del mismo.	Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Es correcta la apreciación, no obstante, este tipo de obras de Infraestructura son fundamentales para poder brindar al Operador Ferroviario los medios necesarios para ofrecer un servicio calidad confiabilidad y seguridad para los pasajeros. En este sentido, este proyecto se complementará con la adquisición de nuevo material rodante eléctrico destinado a este fin.
15/9/2022	Usuario	Si	Que el servicio tenga más frecuencia hasta Pilar y Cabré. Que incorporen aire acondicionado en los vagones	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	No	No garantiza buen servicio	Estimado Juan Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
16/9/2022	Vecino	Si	Sin embargo no depende sólo de disponibilidad los medios técnicos como la electrificación sino de la voluntad política de implementar activamente las mejoras mencionadas.	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	No	La mejor solución es el tren en altura o trinchera desde paternal hasta general paz, para los peatones es muy inseguro cruzar los túneles, para los comerciantes el impacto negativo es muy grande y quedaría el barrio partido en 2.	Estimado Mauro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	Si	La frecuencia del servicio es fundamental para los trabajadores.	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	No	Primero las trincheras NO A LOS TÚNELES	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
16/9/2022	Vecino	No	Túneles NO. Primero trincheras, luego electrificación.	Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Usuario	Si	Actualmente, viajar en el Tren San Martín es tarea casi imposible. Mala frecuencia (lo que implica que muchos viajemos parados incluso en horarios de madrugada), constantes problemas técnicos y cancelaciones, y escasa velocidad del rodado, lo que se traduce en viajes que se extienden más de lo que debieran. Asimismo, al no ser máquinas eléctricas no podremos aire acondicionado. Durante el	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>verano, el tren se vuelve sofocante.</p> <p>Mejorar el tren irremediablemente va a mejorar la vida de todos los usuarios, ya sea que lo usen para movilizarse al trabajo o a su lugar de estudios.</p>	<p>San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	<p>Sería muy bueno electrificar la línea y modernizar el servicio.</p>	<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Usuario	Si	<p>Comparto lo mencionado, ya que al reducir los tiempos de viaje y aumentar la frecuencia, los usuarios viajaríamos en buenas condiciones.</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	<p>Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	No	Ok	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Usuario	Si	<p>Como usuario frecuente es indispensable un medio de transporte como este. Bienvenido.</p>	<p>Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Me parece correcto	Estimada Nélide, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Pareciera q no se nota los proyectos .como usuario más de 8 años viajando haciendo trasbordos más q para el usuario más para el q tiene vehículo .todavía no terminaron la estación Palermo .q debería haberse terminado primera .y no se ve gente q trabaje si q sigue reducido el servicio de noche y no trabaja nadie .	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
16/9/2022	Otros	Si	Estoy de acuerdo en fomentar a toda costa el servicio ferroviario.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Es una necesidad...imperiosa	Estimada María Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Voto por Trinchera a cielo abierto, no comparto el cierre del paso vehicular en calle Cuenca y demás pasos!	Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Usuario	Si	Si bien mejora los aspectos que se mencionan tambien hay que recordad que eso lleva en paralelos obras.	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	La electrificacion va a permitir mayor velocidad e implica que los trenes puedan llegar mas rapido.	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Muy bueno.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Como usuaria, espero que así sea.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Me parece una gran alternativa para cuidar el medio ambiente y mejorar el servicio.	Estimada Luciana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Me parece bien, pero son peligrosas las vías eléctricas	Estimada Milagros, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La solución técnica propuesta prevé que la conducción de electricidad que traccionará a las formaciones no estará a nivel del suelo, sino en altura. En tal sentido, el sistema de catenaria propuesto en el presente proyecto contempla en sistema de suspensión donde las líneas de alta tensión circularán a una altura de 5,75 metros por encima del nivel de las vías.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Otros	No	Primero hacer Trincheras y no a los tuneles	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
17/9/2022	Otros	Si	Sería muy provechoso agregar una tercera via de Hurlingham a El Palomar sería 4 descendente , q hay espacio y ya se encuentra la continuación de de esta última a Caseros, y entre está y Saenz Peña dos vías más (3 y 4) sería muy provechoso para el servicio	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía cuarta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía tercera entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.
17/9/2022	Usuario	Si	Se viaja casi siempre muy ajustado. Mejorar la frecuencia seria fundamental	Estimado Labadie, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimado Felipe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Me parece correcto las mejoras en el servicio, sobre todo la reduccion del tiempo en viaje.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Estoy muy de acuerdo con electrificar el tren san Martín	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Es necesaria mayor frecuencia (especialmente en horarios pico)	Estimada María Ayelén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
17/9/2022	Usuario	Si	Ok	Estimada Belén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	..	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	<p>No solo soy usuario nací frente a este ferrocarril y es como el patio de mi casa. En cuanto las frecuencia se habla de once minutos una vez electrificado quiero aclarar que el año 77 y durante dos décadas en horarios picos con coches IA11 IA17 MAS F1438 (FURGON CU) FIAT CONCORD MATERFER REMOLCADOS CON ALCO RSD 16 Y GAIA, ERAN DE 7 MINUTOS CON RAPIDOS EN EL MEDIO. digo esto pues se habla con una frecuencia de 11 minutos y con esa frecuencia de aquella época no daba abasto además se habla de 25 trenes, es poco, el LSM necesita por lo menos 35 trenes como mínimo. también se habla con formaciones de 8 coches, y el ex-ministro Meoni hablaba DE 10 COCHES POR FORMACION TOTAL DE 700 coches 10 por formación no 560 coches como se dijo en este ultimo tiempo. Y YA QUE ESTAMOS LAS FORMACIONES AUCTULES RELAIZEN EL SERVICIO PILAR RAWSON. Ya que muchas de la estaciones intermedias de esta localidades en días de tormenta y lluvias necesitan de este noble servicio dado que sus camino se encuentran intransitable y no tienen otro medio de locomoción que no sea el auto.</p>	<p>Estimado Nelson, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el presente proyecto contempla para una primera instancia un itinerario con trenes cada 7 minutos y medio, la infraestructura prevista tiene una capacidad de transporte mucho mayor. No obstante, cabe mencionar también que la características del material rodante eléctrico permiten, no solo mejorar la frecuencia, sino también el tiempo de viaje en comparación con la tracción diésel. Efectivamente, sería posible planificar la extensión del servicio diésel desde la estación Pilar, a partir de la refuncionalización de esta estación para operar como doble cabecera.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	Comparto	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Siempre es bueno que haya mayor frecuencia y que se cuide el medioambiente .	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	Todo lo que mejore el servicio....bienvenido...es peremos algún día se logre	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Otros	Si	Para mejor el servicio de estos trenes eléctricos se debería sustituir los pasos a nivel, por puentes o bajo nivel, para los vehículos y los viandantes!	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
18/9/2022	Usuario	Si	Para favorecer a la clase trabajadora y garantizar su seguridad.	Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	No	Eso es una aceptación que el usuario no puede saber. Uds lo dan por sentado. El servicio puede funcionar correctamente cómo está.	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Si	QUE NO SEA A COSTA DE PERJUDICAR A LOS VECINOS DE LOS BARRIOS DE VILLA DEL PARQUE Y DEVOTO	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	El proyecto arrastra un atraso de 60 años. Debe considerarse las necesidades de las poblaciones en el futuro inmediato (próximos 30-50 años) que requiere nuevos espacios para vivir con accesos de transporte rápidos a los diferentes centros de trabajo. Por lo cual debería incluir la electrificación en todo el trayecto hasta estación Domingo Cabred; con mayores frecuencias en la zona electrificada y en servicio Diesel hasta Mercedes -Junin y larga distancia a Mendoza-San Juan	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el presente proyecto contempla para una primera instancia un itinerario con trenes cada 7 minutos y medio, la infraestructura prevista tiene una capacidad de transporte mucho mayor. No obstante, cabe mencionar también que la características del material rodante eléctrico permiten, no solo mejorar la frecuencia, sino también el tiempo de viaje en comparación con la tracción diésel. Efectivamente, sería posible planificar la extensión del servicio diésel desde la estación Pilar, a partir de la refuncionalización de esta estación para operar como doble cabecera.
18/9/2022	Vecino	No	El que usa el auto no lo cambiará por el tren aunque este electrificado. El sarmiento es electrico y es un caos total.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Propongo paso a nivel peatonal con un sistema aereo y NO subterraneo por un tema de seguridad personal.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no incluye en su alcance la ejecución de cruces a distinto nivel. No obstante, el nuevo sistema de señalamiento prevé la señalización activa de los pasos peatonales existentes.
18/9/2022	Usuario	Si	Es muy importante la mejora del servicio, dado que funciona muy mal últimamente y no tiende a cambiar esta situación	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
18/9/2022	Vecino	Si	Comfort	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.
18/9/2022	Vecino	Si	Sí, pero se tiene que tener en cuenta el impacto ambiental que esto va a generar, en relación a la destrucción de espacios verdes y al atentar contra la vida de los animales que los habitan	Estimada Ailén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dado que las obras se realizarán principalmente sobre infraestructura existente, no se prevén impactos significativos sobre los aspectos que refiere. No obstante, al tratarse de un Proyecto con financiamiento multilateral, los estándares ambientales solicitados a las empresas contratistas encargadas de la construcción serán elevados. Asimismo, se establece mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que regirá la etapa constructiva que, durante la obra, queda prohibida por parte de los trabajadores la captura o daño de especies de todo tipo y por cualquier medio. En cuanto a la vegetación y ejemplares arbóreos, queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
18/9/2022	Vecino	Si	Será beneficioso para el tren y la circulación vehicular, sin interrupciones	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	SI A LA ELECTRIFICACIÓN. NO A LOS TÚNELES EN VILLA DEL PARQUE Y VILLA DEVOTO.	Estimado Coni, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	No	La inseguridad que se vive en los trenes no va a cambiar por el hecho de que se electrifique o no.	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que en cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.
18/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la electrificación de la línea	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	El tema es un servicio esencial, solidario y práctico, soy usuario y vecino, creo q es lo más práctico y útil, además debería habilitarse la estación Villa Crespo, dado q hay mucha mayor cantidad de usuarios q la tenían como estratégica.	Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, en forma complementaria a este Proyecto, Trenes Argentinos se encuentra trabajando para la pronta habilitación de la estación Villa Crespo.
18/9/2022	Vecino	Si	Me parece genial	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	El tren debe estar soterrado, y las personas mantenerse en su nivel	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Tal como se ha indicado en otros comentarios, los alcances del presente Proyecto mantienen el nivel de la traza existente por donde se desarrollan las vías, manteniéndose los cruces viales a nivel (peatonales y vehiculares existentes) que la atraviesan.
18/9/2022	Vecino	Si	Si, es preferible el tren al vehiculo	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Otros	Si	Si, efectivamente sera una mejora sustancial y necesaria para el servicio.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	Lo mejor va a ser el aumento de la frecuencia del servicio.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Me parece perfecta la electrificado pero si se hace el paso de tren en trinchera	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Tal como se ha indicado en otros comentarios, los alcances del presente Proyecto mantienen el nivel de la traza existente por donde se desarrollan las vías, manteniéndose los cruces viales a nivel (peatonales y vehiculares existentes) que la atraviesan.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Correcto	Estimado Gianpiero, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Sin duda una mejora	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo.	Estimado Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente! Ojala se lleve a cabo y se eliminen los pasos a nivel en toda la ciudad	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
18/9/2022	Vecino	Si	La electrificación de la línea es fundamental para mejorar el servicio	Estimado Hernán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	No	ESTA CONSULTA NO ES VÁLIDA. Pregunta respuestas con las que nadie se opone y no se hace cargo del tema que realmente nos importa a los vecinos.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a su comentario respecto de la validez de la Consulta, el Ministerio de Transporte la ha implementado como una buena práctica en

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>1. INACCESIBILIDAD PARA DISCAPACITADOS: revisen las cámaras y busquen a un discapacitado subiendo/bajando la rampa del paso bajo nivel en Nazca.</p> <p>2. MAYOR INSEGURIDAD: no hay seguridad a nivel y se proponen llenar de huecos el barrio.</p> <p>3. DESTRUCCION DEL PATRIMONIO CULTURAL: un túnel rompe la identidad barrial centenaria y separa a los vecinos. No se puede sostener que esto no va a afectar la integración y conexión del barrio.</p> <p>4. DESTRUCCION DEL COMERCIO BARRIAL: matan a los comercios de barrio y convierten un barrio de 5 minutos a pie en un paso vehicular.</p> <p>Un project finance bien hecho ya demostró a la conveniencia desarrollar TRINCHERAS en lugar de túneles.</p>	<p>el marco de la evaluación ambiental. El contenido de cada pregunta ha sido estandarizado para alcanzar toda clase de público, previendo además una alta participación de interesados, como efectivamente ocurrió. Independientemente de ello, cada pregunta contaba con un espacio adicional para que todos los interesados manifiesten su opinión y percepción sobre la propuesta. En función de ello, dada la difusión realizada previamente por el Ministerio (equiparable o superior a la requerida para una Audiencia Pública), la publicación de toda la documentación de interés sobre el Proyecto disponible a la fecha y la libertad para expresar cualquier opinión, más allá de lo específicamente consultado, le brindan transparencia a esta instancia. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
18/9/2022	Usuario	Si	<p>El tren actual es un desastre , ruidoso , en mal estado , urgente necesitamos el tren eléctrico.</p>	<p>Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín ramal Retiro-Pilar incluye la</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				<p>renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a disminuir la contaminación sonora y las vibraciones.</p>
18/9/2022	Usuario	Si	<p>No tengo dudas que es un gran avance y resulta necesario.</p> <p>Por oo pronto, me hace ruido que se gasten cientos de Millones de Dólares en el AMBA donde no sólo hay servicio sino que se esfuerzan en actualizarlos constantemente y en muchos ramales abandonados que dejaron venir abajo, la desidia reina y servicios cerrados hace poco como el de Buenos Aires/Misiones (línea Urquiza donde ni siquiera está previsto recuperar coches de pasajeros de larga distancia) o el de Mar del Plata/Miramar donde los asentamientos ilegales avanzan sobre la vía y hasta los municipios piden terrenos para quedárselos como si se tratara de un botín a repartir con Gobiernos Nacionales cómplices que continúan cediendo terrenos alegremente.</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Vecino	No	A demás de vecina soy comerciante del barrio de Villa del Parque sobre el paso a nivel de la calle Cuenca y eso afectaría muchísimo la circulación de autos y gente que pasa por mi negocio, lo que haría que mis ventas bajen como la de todo el centro comercial	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Gerardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Usuario	Si	Deberían electrificar el servicio hasta Mercedes, enlazándolo con el Sarmiento. De no ser así, extender el servicio diesel desde Pilar hasta Mercedes, habilitando las estaciones Cortines, Goldney y recuperar Agote. Construir un empalme de vías con el Sarmiento y que compartan la estación del Sarmiento.	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. No obstante, Trenes Argentinos Operaciones se encuentra trabajando en planes de transporte complementarios al de la electrificación que permitirían contar con servicios regulares de tracción diésel entre Pilar y Mercedes. Del mismo modo, Trenes Argentinos Infraestructura está trabajando en un nuevo enlace con vía de intercambio entre los Ferrocarriles Sarmiento y San Martín al Este de la estación Mercedes que brindará gran versatilidad a la operación de trenes de pasajeros de larga distancia y de cargas de ambas Líneas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Usuario	Si	La LSM recorre una zona muy importante de CABA pero principalmente del noroeste del GBA, por lo que la electrificación de la zona urbana que recorre esta línea será de enorme impacto positivo para millones de personas que viven, trabajan y estudian en esa zona, ya que posibilitará el aumento de la frecuencia, la reducción del tiempo de viaje y mejorar la experiencia de los usuarios. Asimismo, aunque las actuales formaciones diésel fueron adquiridas hace pocos años (menos de diez), las futuras formaciones eléctricas serán menos contaminantes, evitando la emisión de gases que causan el efecto invernadero como más silenciosas (lo que será muy agradecido por los vecinos de la traza)	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy muy de acuerdo	Estimada Vilma, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Usuario	Si	<p>Solicito tengan a bien explicarme cómo se han de reducir los tiempos de viaje al cambiar del sistema de tracción Diesel - Eléctrico al sistema Eléctrico. Si por mayor aceleración y reducción de tiempo de frenado de las formaciones al salir o ingresar a una estación o por poder desarrollar mayor velocidad entre las mismas.</p> <p>Relacionado con el mayor confort de los usuarios, sería muy adecuado que los nuevos coches dispongan de Aire Acondicionado, por cuanto en época estival es muy incómodo el no disponer del mismo. Finalmente, deberían abordar la problemática de la venta ambulante arriba de las formaciones, es realmente un tema muy serio. el que muchas veces genera peleas entre los mismos vendedores o entre vendedores y público usuario. Además, el consumo de comestibles y bebidas a bordo debería estar prohibido, siendo que generan gran cantidad de residuos, los que muchas veces son arrojados al piso o a la vía a través de las ventanillas.</p>	<p>Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Algunas de sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Con relación al proyecto, con los trenes eléctricos, los tiempos de viaje se reducen principalmente por la mayor aceleración y capacidad de frenado; y en consecuencia también es posible alcanzar mayores velocidades en tramos cortos. Del mismo modo, el nuevo sistema de señalamiento prevé la posibilidad e circular a una mayor velocidad máxima de itinerario. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de sistemas modernos de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones, lo que posibilita el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
19/9/2022	Usuario	Si	<p>Mejoraria muchísimo el tiempo fe viaje y comodidad para los que viajamos a diario</p>	<p>Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Vecino	No	No estoy en contra de que quieran electrificar la línea. Pero no sobre el predio de Alianza, único pulmón verde del partido que debiera tener ya el carácter de reserva urbana.	Estimado Cristian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
19/9/2022	Vecino	Si	Conuerdo con el proyecto.	Estimado Enzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Cuida el medio ambiente tan descuidado y favorece el tiempo de viaje	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Usuario	No	Hay otras formas de mejorar los servicios. Y la idea es que hay que descentralizar. El trabajo no puede estar solo en la capital federal. Va a llegar un momento k por mas k se haga nada va a funcionar. Como pasó con la general paz y sus ensanchamientos	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	No	No lo creo conveniente . Desequilibrio ambiental	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dado que las obras se realizarán principalmente sobre infraestructura existente, no se prevén impactos significativos sobre los aspectos que refiere. No obstante, al tratarse de un Proyecto con financiamiento multilateral, los estándares ambientales solicitados a las empresas contratistas encargadas de la construcción serán elevados. Asimismo, se establece mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que regirá la etapa constructiva que, durante la obra, queda prohibida por parte de los trabajadores la captura o daño de especies de todo tipo y por cualquier medio. En cuanto a la vegetación y ejemplares arbóreos, queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
20/9/2022	Vecino	Si	Es necesario electrificar el ramal, siempre respetando los espacios verdes, en especial la de los talleres de Alianza, ya q el bañado ha ido perdiendo terreno con el tiempo	Estimada María Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En el área de la estación de Santos Lugares, el proyecto prevé únicamente la renovación de un sector paralelo a las vías el cual se encuentra actualmente operativo, donde hay vías existentes y circulación de trenes. No se contempla la afectación del resto del área. Asimismo, se establece mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) en cuanto a la fauna que, durante la obra, queda prohibida por parte de los trabajadores la captura o daño de especies de todo tipo y por cualquier medio. En cuanto a la vegetación y ejemplares arbóreos, queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
20/9/2022	Vecino	No	Es zona de acuíferos no debe perturbarse	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto, dado que se llevará adelante sobre infraestructura existente, no prevé una afectación significativa sobre los acuíferos. El principal impacto relacionado con estos es una posible contaminación derivada de vertidos accidentales de contaminantes por las actividades de la obra. Este impacto resulta poco probable dado que para que el mismo llegue al nivel freático tiene que ser de una magnitud importante. Generalmente los derrames de contaminantes en una obra de estas características son pequeños, quedando en los primeros centímetros de superficie de suelo. Más allá de esto, a la empresa encargada de ejecutar la obra se le solicitará la elaboración de un Plan de Gestión Ambiental y Social, el cual deberá incluir todas las acciones de mitigación y remediación correspondiente para controlar el vertido de líquidos contaminantes sobre el suelo y cualquier tipo de contingencia, con el objetivo de minimizar el impacto sobre este factor.
20/9/2022	Vecino	Si	Es necesario contar con un Transporte más eficiente y económico	Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	Si	Si , siempre y cuando , las obras correspondientes se realicen por VIADUCTO ELEVADO o TRINCHERA , y el material rodante sean nuevos sin rodar y de tecnología actual , no como ya sucedió otras veces .	Estimado Luis, Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas. Tal como se ha indicado en otros comentarios, los alcances del presente Proyecto no involucran modificaciones sobre el nivel de la traza por donde se desarrollan las vías ni de los cruces viales a nivel (existentes) que la atraviesan.
20/9/2022	Otros	No	No se si sea acertado aseverar que esta medida implique que haya menos uso de los autos particulares.	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dada la reducción en el tiempo de viaje y la mejora del servicio, se espera una derivación de demanda de otros modos de transporte, principalmente de colectivos y autos particulares, al modo ferroviario.
20/9/2022	Vecino	No	No construyan	Estimada Gisela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Usuario	Si	Me parece una excelente iniciativa. La electrificación vendrá acompañada de mayores frecuencias (hasta intervalos de 3-5 minutos). Es positivo para los usuarios de transporte ferroviario, pero también se debe contemplar la necesidad de pasos bajo nivel para evitar demoras extensas que dificulten la	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>comunicación entre ambos lados de las vías. Se menciona la eliminación de pasos a lo largo de toda la traza; sería bueno identificar dónde se harán o, si todavía no están identificados, qué criterios usarán para reconocer cada cuánto se tienen que hacer (¿distancias? ¿tiempos de cruce de un lado a otro? ¿cantidad de población por radio censal?).</p> <p>Estas reducciones en tiempos también generarán mayores incentivos de localización residencial de la población en los entornos de estación y valorización que puede afectar a la población que alquila en el área de influencia y puede ser desplazada; sería importante articular con las municipalidades para desarrollar las obras y equipamientos pertinentes además de las adaptaciones normativas a los códigos urbanos (¿ampliación de la densidad o cambio de usos?) que permita una mayor y mejor convivencia del uso del transporte, el hábitat de los ciudadanos en general y la protección de la población vulnerable.</p> <p>También es una oportunidad para mejorar los entornos de estación, lo que incluye la posibilidad de contemplar</p>	<p>tiempo de barreras bajas. Con relación a los entornos de estación, este proyecto en particular está enfocado en las mejoras sobre la Infraestructura Ferroviaria. No obstante, se complementa con otros proyectos coordinados con los municipios que se enfocan en la mejora de los entornos, la accesibilidad y las facilidades para el transporte intermodal, entre otros.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			la intermodalidad auto-tren y el estacionamiento disuasorio o el desarrollo de centros de trasbordo y la mejora de la accesibilidad vía movilidad activa (bicicleta).	
20/9/2022	Usuario	Si	Útil mejorar velocidad y frecuencia, llevará a más cantidad de usuarios adheridos	Estimada Florencia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	No se menciona a los vecinos. Mejoras para los usuarios por el aumento de la frecuencia que conlleva, necesariamente, a la eliminación de los pasos a nivel y ahí "caemos" los vecinos. Particularmente vivo en Villa Devoto y el proyecto era destruir mi barrio junto con Villa del Parque al hacer más de 10 túneles de 300m de largo que dividirían al barrio además de la quita de más de 200 árboles. O la continuación del abominable "viaducto en altura". No dudo que "mejorará el servicio" pero dudo que mejore la calidad de vida de los vecinos.	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
20/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es una gran obra que trae otra gran noticia: la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL(desde Empedrado -VDP, CABA- a José C. Paz -P. Bs. As.), consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación por la frecuencia que tendrá el	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>tren en el futuro. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca + un túnel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en “ZONA DE SACRIFICIO” por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	<p>sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas, tal como se desprende de la documentación puesta a disposición del público. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.</p>
21/9/2022	Vecino	Si	<p>Sin duda es un avance importante y necesario para una ciudad importante , SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA .</p>	<p>Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	Si	Es necesaria mayor frecuencia	Estimado Alexander, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
21/9/2022	Vecino	Si	Esperable. Así es en otros ramales	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	No	No al túnel en cuenca y campna	Estimada Melina, Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Usuario	Si	Menos contaminación	Estimado Julio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Completamente de acuerdo. Además, se reduce el ruido de las locomotoras, menos vibraciones, menos humo que entra a los coches y es respirado directamente por los usuarios adentro de los vagones delanteros.	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	No	.	Estimada María Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es una gran obra que trae otra gran noticia: la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL (desde Empedrado-VDP, CABA - a José C. Paz- P.Bs.As.) ,consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2PUENTES+ LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca + un tunel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en “ZONA DE SACRIFICIO” por el	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas, tal como se desprende de la documentación puesta a disposición del público.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS ,considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). -Continuación del Viaducto en Altura. 	
21/9/2022	Usuario	Si	<p>En mi opinion no caben dudas, es necesario y urgente la electrificacion de la Linea San Martin por que la cantidad de usuarios, la poca frecuencia actual, hace imperioso su electrificación. Actualmente el servicio mediante traccion diesel aumenta el tiempo de viaje, la frecuencia de los servicios y es desastroso el confort sin aire acondicionado, con asientos de tela antihigienicos.</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.</p>
21/9/2022	Usuario	Si	<p>La electricidad es una energía que contamina menos que el combustible derivado del petróleo. La línea San Martín debe modernizarse lo antes posible. Debemos afrontar el cambio climático con responsabilidad.</p>	<p>Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	Considero conveniente las mejoras del servicio para sus usuarios.	Estimado Heber, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Si	Ha mejorado el confort del Tren San Martin. Y deseamos que aumente la frecuencia hasta Dr Cabred	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
21/9/2022	Vecino	No	No es conveniente si una de las formas para hacerlo es eliminar o reducir el pulmón verde del predio presente en Santos Lugares. Sería gravísimo atentado contra la salud del barrio.	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto prevé únicamente la renovación de un sector paralelo a las vías el cual se encuentra actualmente operativo, donde hay vías existentes y circulación de trenes. No se contempla la afectación del resto del área.
21/9/2022	Vecino	Si	Bienvenida la mayor frecuencia.	Estimado Juan Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Que se haga	Estimada Fabiana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Es conveniente aumentar la frecuencia del servicio.	Estimada María Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo en la modernización y electrificación evitando pasos a nivel , barreras y tuneles.	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la electrificación que significa progreso y mejoras para el transporte público.	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Me parece adecuada la propuesta	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Es un proyecto que va a serle de mucha importancia a la gente	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Hagan obras para que se pueda pasar a un lado y otro de villa del parque	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes, pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel, lo cual facilitará la circulación entre ambos lados de las vías y minimizará los tiempos de barrera baja.
21/9/2022	Vecino	Si	Es fundamental en primer lugar realizar las obras necesarias para garantizar el cruce peatonal y vehicular	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto incluye en el alcance de las obras de renovación vías y señalamiento la mejora integral de los cruces vehiculares y peatonales incluyendo

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				medidas que optimicen los tiempos de barreras bajas y seguridad en los cruces a nivel.
21/9/2022	Otros	Si	A esta altura del partido, es insostenible la reaccion diesel en servicios de corta y media distancia.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Si	Porque si	Estimado Aramis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	También la electrificación disminuiría los niveles de ruido del motor diesel de la locomotora	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Sin duda es un avance importante y necesario para una ciudad importante, SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA .	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	No	Entiendo que se mejorará el servicio en la medida que sea un plan integral y no solo una cuestión técnica de electrificación. Esta obra traerá muchos cambios y es necesario evaluar su impacto antes de iniciarla.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11PbN+2PUENTES+LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca+un túnel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Por lo tanto, solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). -Continuación del Viaducto en Altura. -Construcción de 11 túneles+2puentes+cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	<p>que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
22/9/2022	Vecino	Si	<p>Los Trenes eléctricos son más rápidos</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	<p>Sería ideal que el tren se amplíe más la capacidad de personas o realizar más frecuencia para determinado horario, o también que tenga 3 líneas de asientos para más espacio.</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
22/9/2022	Otros	No	<p>Entiendo que se mejorará el servicio en la medida que sea un plan integral y no solo una cuestión técnica de electrificación. Esta obra traerá muchos cambios y es necesario evaluar su impacto antes de iniciarla. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11PbN+2PUENTES+LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca+un túnel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Por lo tanto, solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). -Continuación del Viaducto en Altura. -Construcción de 11 túneles+2puentes+cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
22/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Lucrecia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los</p>	<p>Estimado Brian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
22/9/2022	Usuario	Si	Imagina si no va a haber locomotora con combustible mucho mejor	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	La reducción que se pide, es a través de mayor frecuencia de servicios a pilar. Donde existe el parque industrial y muchos trabajadores viajan a esa zona	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	Si	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	<p>Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	Y además va a reducir el ruido que hacen las formaciones y los coches nuevos van a poder tener aire acondicionado.	Estimado Axel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	<p>La electrificación es una gran obra que trae otra gran noticia: la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL (desde Empedrado -VDP, CABA- a José C. Paz -P. Bs. As.), consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca + un tunel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en “ZONA DE SACRIFICIO” por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles.</p> <p>Solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). 	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<ul style="list-style-type: none"> - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
22/9/2022	Usuario	Si	Va a ser muy bueno	Estimado Juan Emmanuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	Porque va a ser más rápido permitiendo la circulación de más trenes	Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	Toda mejora es buena	Estimado Braian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	<p>La electrificación es una muy buena noticia. Según me he informado en el tramo de 4,2km que la línea San Martín recorre V. del Parque y V. Devoto se planifican eliminar todas las barreras reemplazandolas con Cruces bajo nivel (CBN) eliminando inclusive el Cruce a nivel (CAN) en la arteria comercial más importante de (Cuenca) de V. del Parque y otros como los de las calles Chivilcoy, Nueva York y Asunción en V.Devoto que están,entre otras, incorporadas al desarrollo del polo gastronómico y comercial en pleno auge en ese barrio. Esto va a impactar</p>	<p>Estimado Eugenio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>negativamente en la Comuna 11 más allá del fuerte perjuicio económico, social y ambiental.</p> <p>Solicito al gobierno que antes de avanzar con con el proyecto de electrificación se realice una profunda evaluación de alternativas que viabilicen el mismo.</p> <p>Entre las alternativas se debería considerar --</p> <ul style="list-style-type: none"> -Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta S. Lugares, como mínimo. -Continuación del Viaducto en Altura. -Construcción de 11 túneles+2 puentes+cierre definitivo de calle Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
22/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
22/9/2022	Usuario	Si	¿Prefiere progresar o seguir cagando en un balde?	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	El futuro está en las energías renovables y me parece muy buena la iniciativa para dejar la contaminación.	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Si, tienen que hacerlo	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	Seria ideal que propongan todas las propuestas	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la electrificación del tren	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Si, actualmente la frecuencia en hora pico es muy mala	Estimada Paula, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
23/9/2022	Usuario	Si	Conceptualmente es una muy buena propuesta.	Estimado Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación: ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado-CABA-a José C. Paz-Prov. Bs.As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino antes de avanzar con las obras de electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> -La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares). - Continuación del Viaducto en Altura. 	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			-Viaducto en altura -Construcción de 11 túneles+2puentes+cierred efinitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo	
23/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	El servicio eléctrico debe contemplar servicios de línea rápida como solía haberlo hasta hace unos años, para lo que se deben contemplar las formaciones necesarias para tal servicio (podría ser formaciones más cortas en vagones por ejemplo). Además se deben mejorar las prestaciones accesorias a estaciones como ascensores, escaleras que hoy sustentan un grave daño (como las escaleras secundarias de la estación palermo) y demás.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de infraestructura brindará la versatilidad para la programación de gran variedad de alternativas de transporte como las mencionadas. Del mismo modo, este proyecto contempla la renovación integral de la estación Pilar y se complementa con otros proyectos de Trenes Argentinos que tienen por objeto la mejora en diversas estaciones de la Línea.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Sí, por supuesto.	Estimado Aldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Siempre cualquier mejora en los Transporte beneficia a sus pasajeros, pero a veces no sólo hay que mirar que esa obra beneficia a unos y perjudica a otros tantos sin analizar las posibilidades para que ello no pase, e INCLUSO ver si esa obra PERDURARÁ EN LOS TIEMPOS como sería el Tren en trinchera a cielo abierto. Los vecinos de la Comuna 11 solicitamos se analice esta posibilidad para reemplazar las barreras actuales, y obviamente antes de la obra de electrificación.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no prevé la eliminación de barreras; por el contrario se prevé la renovación integral de los mismos.
23/9/2022	Vecino	Si	Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el	Estimada María Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <p>La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares)</p> <p>Continuación del Viaducto en Altura.</p> <p>Costrucción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.</p>	
23/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	<p>planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	Actualmente hace mucho ruido	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente proyecto incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a disminuir la contaminación sonora y las vibraciones. Asimismo, cabe mencionar que dentro del listado de estudios ambientales a realizarse se encuentra la medición de los niveles de ruido generados por el paso de las formaciones para el tramo Retiro-Pilar para la situación sin proyecto (tracción diésel) y con proyecto (tracción eléctrica). Esto permitirá contar con información para evaluar los beneficios que aporta el Proyecto de Mejora Integral del FFCC Gral. San Martín con relación a los niveles de ruidos y vibraciones.
23/9/2022	Vecino	Si	No pueden aislarse vehicular mente los vecinos a un lado y otro de la via	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto apunta a que, a partir de la renovación de la infraestructura de vías, del sistema de señalamiento y de los cruces a nivel existentes se minimicen los tiempos de barrera baja, y por ende, se incremente la fluidez en la circulación a ambos lados de las vías.
23/9/2022	Vecino	Si	Se supone q mejorará el servicio brindando mayores frecuencias y sobre todo seguridadba los viajeros	Estimado Lorenzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Es posible que permita aumentar la frecuencia.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	No	Hola. No creo que mejore si tiene una frecuencia de 20 minutos y más estaciones. Es pésimo como se viaja. No hay control como debe ser. El furgón se drogan y toman nadie dice nada. No se puede viajar con creaturas. Una vergüenza	Estimada Salomé, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de sistemas modernos de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones, lo que posibilita el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.
23/9/2022	Vecino	Si	Lo desarrollado en este punto es como lo exponen.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Mejorar el servicio, es fundamental.	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Creo que el problema es que esta obra podría afectar a nuestra comuna , dependiendo de lo que se decida como remplazo a los Pan (desde la calle Empedrado-caba-JosecPaz).</p> <p>En el tramo Villa del.Parque y Devoto se eliminarían las barreras con 11 pbn + 2 puentes + la clausura definitiva del Pan vehicular de Cuenca(principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles estén construidos la unica forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterranos.</p> <p>Pedimos que el gobierno antes de avanzar con las obras de electrificación realice la EVALUACION DE ALTERNATIVAS, considerando :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto que en principio podria ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares). -Continuación de viaducto en altura. -Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de cuenca con paso peatonal subterranos. 	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
23/9/2022	Vecino	No	No	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	<p>Estimada Lisette, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Me parece muy bien en electrificarlo. Lo que sí, supongo sería mejor a partir de la calle Empedrado (donde debería haber un túnel bajo nivel), elevarlo nuevamente hasta la Av Gral Paz, donde nuevamente pasaría a nivel.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Si por favor, que no viajemos como ganado, hacen falta mejoras!	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Mmmmmm	Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es una gran obra que conlleva la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL (desde Empedrado -VDP, CABA- a José C. Paz -P. Bs. As.), consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>vehicular de Cuenca + un tunel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo 	
23/9/2022	Vecino	No	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y</p>	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
23/9/2022	Vecino	No	<p>Si bien la electrificación puede ser positiva para el servicio (que nuevamente genera un gasto, estos trenes nuevo que comprar a china tienen solo 9 años.... tuvieron que elevar las estaciones y modificar red ferroviaria)... ES PERJUDICIAL para Villa del Parque y Devoto. los pasos niveles peatonales o para vehículos son inseguros. en Nazca y Nogoya vive</p>	<p>Estimada Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			gente abajo del paso nivel, roban, se inundan.... un desastre! tener en cuenta el proyecto de continuar el viaducto en altura.... o sino TRINCHERA FERROVIARIA!	
23/9/2022	Vecino	No	No veo que la electrificación vaya a generar los beneficios planteados. Creo que no tienen que ver con el tipo de energía que utiliza el tren.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	X	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	No	Hasta el día de hoy (23-09) no se encuentra eletrificada la línea La frecuencia son cada 20 minutos lo que provoca que los usuarios sigan eligiendo los autos particulares antes que el tren. El tiempo de viaje son los peores cada vez mes que pasa de este año. Se prestan servicios con pocas paradas fuera del horario pico cuando no es necesario En cuanto al confort de los servicios, los trenes están sin limpieza, sin ventilación acorde y no cuenta con aire acondicionado provoca en las temperaturas altas los usuarios se desmayan o se sientan mal perjudicando el tiempo de viajes de todos los servicios.	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	Para la comuna 11 en la que vivo significará el fin del barrio. Es inimaginable contactar de un lado a otro de la vía por túnel. El de Nazca es intransitable, habitado por indigentes, inseguro y sucio para transitar.	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	No	Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	<p>La electrificación puede convertir a la Comuna 11 en Zona de Sacrificio y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACION DE TODOS LOS PaN(desde la calle Empedrado-CABA a JOSE C. PAZ- BSAS.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 Puentes+La clausura definitiva del PaN</p>	<p>Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el Gobierno Argentino realice la Evaluación de alternativas considerando: -La construcción de trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) . Continuación del Viaducto en altura. Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.	
23/9/2022	Vecino	Si	Es muy importante agilizar el servicio para la gente que lo usa para ir a trabajar	Estimada Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	El servicio cada vez fue demorándose más, de tener 12 minutos entre tren y tren a tener hasta 20 minutos entre cada uno en hora pico. Si bien luego de la pandemia puede que haya bajado un poco el número de usuarios la demanda del servicio sigue siendo alta	Estimada Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado José Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Pero debe ser complementado con mejoras sustanciales en el resto del sistema de transporte público, ejemplo subtes	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Se mejorara las condiciones de viaje de los usuarios y además de fomentar el uso de energías limpias.	Estimado Omar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	La sustitución de locomotoras diésel de combustión interna por eléctricas constituyen una sensible mejora para la calidad del aire a lo largo de la traza y en la emisión a la atmósfera, además del demorado salto a la modernidad esperado en 2013 y no esas antiguas y obsoletas máquinas y coches chinos de gestión Randazo	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	No utilizo habitualmente el tren. Me manejo en colectivo. Me preocupa si solo podemos pasar de un lado al otro del barrio utilizando túneles. Me resultan inseguros. Jamás utilizo el de Av. Nazca. Prefiero cruzar por el paso a nivel de Nogoya y Terrada.	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, y contemplando las obras complementarias previstas (principalmente la renovación de vías y el señalamiento) se mejorarán las

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				condiciones actuales a partir de la reducción de los tiempos de barrera baja.
23/9/2022	Vecino	No	NO a la electrificación con eliminación de barreras y pasos a Nivel. Si a la construcción de Trincheras a Cielo Abierto. Quiero que el servicio de tren mejore pero no a costa del perjuicio de las personas mayores y/o con discapacidad que abundan en el Barrio de Villa del Parque. Tienen problemas de movilidad y desplazamiento y la construcción de túneles agrava su inclusión social y la eliminación de barreras para su funcionamiento como ciudadanos en la sociedad. Los túneles, por otro lado, son áreas inseguras, donde no llegan las fuerzas de seguridad, donde la gente evita circular y se convierten en espacios de escondite y refugio de personas delincuentes, con adicciones y/o en situación de calle.	Estimada Mariela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	Electrificación supone trenes más modernos u confortables.	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Otros	Si	<p>La disminución del tiempo de rotación en cabeceras, la nula necesidad de invertir las locomotoras, la gran aceleración y la alta disponibilidad de las formaciones tipo EMU; son el principal beneficio en los servicios tipo lanzadera o "Commuters". Pero no por eso se debe de descuidar la velocidad de marcha. Hoy en día, el ferrocarril San Martín, podría brindar un servicio mucho mas eficiente y rápido, con solo tener su infra y superestructura de vías en condiciones, con las velocidades de vía "de diseño" para las cuales se proyectaron en su momento las renovaciones de vía antecesoras a la propuesta. El confinamiento de la zona de vía con cerramientos perimetrales, la construcción de cruces ferroviarios a distinto nivel, la adecuada señalización para peatones y vehículos, la implementación de sistemas de asistencia a la conducción (como el ATS) y un estricto mantenimiento de la vía; deberían permitirnos volver a tener trenes que circulen normalmente a velocidades de hasta 120Km/h (la velocidad "de diseño" mas habitual para las vías renovadas)</p>	<p>Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente el proyecto incluye las obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento con protección automática de trenes por ATS y una optimización del tiempo de barreras bajas, que permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	Si al progreso Si al tren trinchera NO al tunel	Estimada Ana María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es una gran obra que trae otra gran noticia : la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL (desde Empedrado-VDP, CABA-a José C. Paz-P. Bs.As.), consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación x la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín recorre Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL Paso a Nivel vehicular de Cuenca + un túnel peatonal (principal arteria del polo comercial de VDP). Esto convertirá a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" por el impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles. Solicito al gobierno	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <p>-Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). Porque según especialistas consultados es más barato, de más rápida ejecución, más seguro, evita inundación del túnel, etc.</p>	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>La electrificación es una gran obra que trae otra gran noticia: la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL(desde Empedrado-VDP,CABA-a JoséC.Paz-P.Bs.As.), consideradas obras complementarias necesarias de la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2km que la línea San Martín recorre Villa del Parquey Devoto se eliminarán todas las barreras con 11PbN +2PUENTES+LACLUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP)+ un túnel peatonal . Esto convertirá a la Comuna11 en "ZONADESACRIFICIO" por el impacto ambiental, social y económico</p>	<p>Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			negativo de estos túneles. Solicito al gobierno argentino que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando: -Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares(en principio). -Continuación del Viaducto en Altura.	
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la propuesta	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Menor uso de energías líquidas el tren es más ecológico	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Disminuye el uso de energías líquidas. Es un aporte ecológico.	Estimada Lidia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Más seguro y sano	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	HAGANLO URGENTE	Estimado Esteban, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Me gustaría si sirve para mejorar el servicio soy vecino y usuario	Estimada Jaquelin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede arruinar a la Comuna 11 al generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y con la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PASOS A NIVEL. Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto 	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
24/9/2022	Usuario	Si	<p>Si la electrificación se plantea como en cada enunciado de la encuesta, no veo inconveniente en dar mi opinión . Es algo bueno para el medio</p>	<p>Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			ambiente y para los vecinos.	
24/9/2022	Vecino	No	Considero q esas mejoras y los puentes para realizarlo van a matar als comerciantes dd villa del parque.	Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Entendemos que refiere a la construcción de paos bajo nivel. En tal sentido, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Si implica hacer túneles para El Paso de peatón y vehículos NO, trae problemas de inseguridad para los vecinos (de todas las edades) y ni hablar de los chicos. Divide el barrio en 2, separa y destruye barrios . Háganlo pero en altura como hicieron en otro trayecto del san martin	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	Entre los beneficios ya expresados, liberaría de autos particulares autopistas, avenidas y calles	Estimada Olga, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Otros	Si	<p>El tema es q las catenaria deberan ser individuales para cada una de las vías, ya q en algún momento, más pronto q tarde a la línea del SM hay q soterrarla, y haciendo catenaria individuales, se podrá hacer la obra sin detener el tránsito ferroviario.</p> <p>El aumento de la frecuencia hará indispensable el soterramiento QUE ES LA MEJOR OBRA PARA ELIMINAR LOS PASOS A NIVEL SERIA LOGICO HACER EL SOTERRAMIENTO Y EN SIMULTANEO LA ELECTRIFICACION</p>	<p>Estimado Rogelio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, se ha replanteado el proyecto del tendido de catenaria de modo que en los sectores donde aún existen solo dos vías, los soportes de suspensión de las líneas serán independientes para cada una, y aun así mantener la previsión para posibles futuras cuadruplicaciones.</p> <p>Del mismo modo, el nuevo Señalamiento, dotado del sistema automático de protección ATS, tiene previstos los medios para optimizar los tiempos de barreras bajas en los pasos a nivel vehicular.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero si NO REALIZAN OBRAS EN TRINCHERA O VIADUCTO, LAS CONSECUENCIAS SERÁN DE UN DETERIORO Y UN IMPACTO EN LOS BARRIOS QUE ATRAVIESA DE UNA AUN MAYOR , INSEGURIDAD, DESCONEXIÓN FÍSICA Y DETERIORO DE LAS CALLES DONDE QUIEREN PONER PASOS BAJO, IMPACTO AMBIENTAL EN LOS RÍOS SUBTERRÁNEOS QUE CORREN PARALELOS A LAS VIAS.</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>*SE REACTIVÓ EL PROYECTO DE ELECTRIFICACIÓN DEL FSM*</p> <p>HAY UNA *CONSULTA PÚBLICA VIRTUAL*. Tenés que saber que la electrificación trae como *obras complementarias indispensables* la eliminación de todos los pasos a nivel. La planificación gubernamental indica que se van a hacer: *11 TÚNELES + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PASO A NIVEL VEHICULAR DE CUENCA.*</p> <p>El gobierno está haciendo una *Consulta Pública Virtual* que estará abierta desde el *12/9 al 26/9*. Es *IMPORTANTE* que los *vecinos solicitemos al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*:</p> <p>a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto.</p>	<p>Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Cuando se electrifique, aumentará la frecuencia, los pasos a nivel no se van a poder usar, va a ser peor q el sarmiento. X eso primero habría q solucionar ese tema y la mejor solución y con</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel, y un moderno sistema de</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			perspectiva de futuro es el soterramiento.	señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto último permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones.
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <p>La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la</p>	<p>Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) Continuación del Viaducto en Altura. Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS,</p>	<p>Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			considerando: La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) Continuación del Viaducto en Altura. Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.	
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo, con mejorar los servicios	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Comparto lo expresado	Estimado Enrique, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy conforme en mejorar el servicio de trenes y en no alterar la zona comercial de olla del parque	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>. Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.	
24/9/2022	Vecino	No	<p>El problema es que la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en 	<p>Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria</p>	<p>Estimado María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
24/9/2022	Otros	No	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén contruidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Costrucción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Laelectrificaciónesunagranobraquetraeotragrannoticia:laELIMINACIÓNEDETODOSLOSPASOSANIVEL (desdeEmpedrado-VDP,CABA-aJoséC.Paz-P.Bs.As.),consideradasobrascomplementariasnecesarias delaelectrificaciónporlafrecuenciaquetendráeltrene nelfuturo.</p> <p>Segúnlaplanificacióngubernamental,específicamenteeneltramode4,2kmquela líneaSanMartínrecorre VilladelParqueyDevotoseeliminarántodaslasbarreras con11PbN+2PUENTES+LA CLAUSURA DEFINITIVADELPaNvehiculardeCuenca+untunelpeatonal(principalarteriadelpo locomercialdeVDP). EstoconvertiráalaComuna 11en“ZONADESACRIFICIO ”porelimpactoambiental,socialyeconómiconegativo deestostúneles.</p> <p>Solicitoalgobiernoargentinoqueantesdeavanzarcon laelectrificaciónrealicelaE VALUACIÓNDE ALTERNATIVAS,considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trincheraferroviariaacielo abiertodesdelacalleEmpe dradohastaSantosLugares (enprincipio). - ContinuacióndelViaducto enAltura. - Construcciónde11túneles +2puentes+cierredefinitiv odeCuencaconunpasopea tonalsubterráneo. 	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Muy conveniente para quienes deben utilizar este transporte</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			diariamente o con bastante frecuencia.M	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	La electrificación incluye en forma necesaria como obra complementaria la eliminación de todos los pasos a nivel desde la calle Empedrado en Villa del parque hasta José c paz en provincia de Buenos Aires se debe considerar alternativas posibles para eliminación de dichos pasos en la comuna 11: 1- construcción de 11 pasos bajo nivel más dos puentes más eliminación vehicular en calle Cuenca(mayor arteria comercial de V.Parque) 2 tren en trinchera a cielo abierto 3 viaducto en altura	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	La electrificación me parece correcta, siempre que no afecte la vida de los barrios con la construcción de túneles.	Estimada María Rita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	Si, pero lo que favorece a unos perjudica a otros.	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo.</p>	
<p>24/9/2022</p>	<p>Vecino</p>	<p>Si</p>	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto</p>	<p>Estimada Rosa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos.</p> <p>En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
24/9/2022	Usuario	Si	<p>Si.. pero deben existir otras normas José si electrificación. Es x arriba o tercer riel</p>	<p>Estimado Germán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El sistema de catenaria propuesto en el presente proyecto contempla en sistema de suspensión donde las líneas de alta tensión circularán a una altura de 5,75 metros por encima del nivel de las vías. Este sistema es más seguro que los sistemas de electrificación por tercer riel ya que se elimina el riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y/o domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías, incluso contando con los cerramientos perimetrales adecuados.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	Es terrible que se proyecte construir 11 tuneles dos puentes, se dividirá la zona comercial de villa del parque lo que significa destruir los barrios por los impactos ambientales y sociales, se debería evaluar un alternativa de trichera ferroviaria o continuar del viaducto en altura	Estimado Ricardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	No quiero túneles	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	No es condición necesaria que la frecuencia y servicio mejore. Hay otras variables en juego con respecto al servicio. Con respecto a la contaminación no necesariamente se va a dejar de usar el auto porque electrifiquen. Producir electricidad en nuestro país también es contaminante porque no se usa energías alternativas.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dada la reducción en el tiempo de viaje y en la mejora del servicio, se espera una derivación de demanda de otros modos de transporte, principalmente de colectivos y autos particulares, al modo ferroviario. Por otro lado, cabe mencionar el suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>La electrificación puede afectar la Comuna 11 y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Quedando así dividido el barrio por las vías en dos zonas incomunicadas, y siendo los pasos subterráneos la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía. Esto afectará la vida de los vecinos y las características del barrio. Por eso pido al gobierno argentino que realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando: la construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto (soterramiento de la vía) , que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza</p>	<p>Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			(Santos Lugares) o Continuar del Viaducto en Altura. NO ESTOY DE ACUERDO CON LA CONSTRUCCION DE 11 túneles (PBN), 2 puentes, Y EL CIERRE DEFINITIVO DEL CRUCE DE LA CALLE CUENCA, CORAZON DEL BARRIO.	
25/9/2022	Vecino	Si	Si, va a mejorar la frecuencia pero al costo altísimo de destruir dos barrios construyendo túneles	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Indudablemente la electrificación traerá todos los beneficios arriba mencionados	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Sí a la electrificación pero no a los túneles. Sólo benefician a los autos, no a los vecinos. Separan barrios, complican a los peatones, hacen al barrio más inseguro e intransitable	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Que haya más frecuencias y mejores servicios estoy de acuerdo.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Electrificar,si,pero modifica la frecuencia y esta bueno saber que haya 11 túneles 2 puentes y anular cuenca ,que da trabajo,no me parece es crear además un desastre ecológico,sacrificar árboles,se deben evaluar la posibilidad de un tren en trinchera mejor obra sin duda ,y sostiene la fisonomía de nuestra zona,es ciudad es residencial,antes hay que evaluar son cosas definitivas	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Solo beneficia a los usuarios del tren, no a los vecinos ni a los transeúntes . No se tiene en cuenta al barrio, ni a los vecinos	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Ezequiel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Laelectrificaciónesunagranobraquetraeotragrannoticia:laELIMINACIÓNDETO DOSLOSPASOSANIVEL (desdeEmpedrado-VDP,CABA-aJoséC.Paz-P.Bs.As.),consideradasobrascomplementariasnecesarias delaelectrificaciónporlafrecuenciaquetendráeltrene nelfuturo. Segúnlaplanificacióngubernamental,específicamenteeneltramode4,2km	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>que la línea San Martín recorre el Vill del Parque y Devoto se eliminarán todas las barerasc on 1 PbN+2 PUENTES+LACL AUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicul ar de Cuenca+ un tunel peat onal (principal arteria del po lo comercial de VDP).</p> <p>1 en "ZONA DE SACRIFICIO" por el impacto ambiental, s ocial y económico negativo a</p> <p>Solicito al gobierno argenti no que antes de avanzar con la electrificación realice la E VALUACIÓN DE ALTERNAT IVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - T r i n c h e r a f e r r o v i a r i a a c i e l o a b i e r t o d e s d e l a c a l l e E m p e d r a d o h a s t a S a n t o s L u g a r e s (e n p r i n c i p i o). - Continución del Viaducto en Altura. - Construción de 1 túneles+2 puentes+cieredefinitivo de Cuenca con un pasopeaton al subterráneo. 	
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo.	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Es una gran obra que debe mejorar la vida de la gente. Por la eliminación de todos los pasos a nivel lo que da mayor seguridad y mejor frecuencia. Según la planificación del gobierno en la comuna 11 que comprende los barrios de Villa Devoto y Villa del parque, tramo un abarca 4,2 km. Que la línea SAN Martín recorre y tiene un un desarrollo de 4 vías y 2 andenes ,más uno central doble.se desarrollarían 11 túneles y clausura de pasos importantes para el comercio. En Villa Devoto la parte central está cortada por 2 vías por lo tanto estropearía la planificación hecha por Don Antonio Devoto que funcionó por más de 100 años. Y pasan colectivos , camiones, ambulancias hacia el Hospital y autobombas que también están entre las 2 vías (SAN Martin y Urquiza). Consideraría que antes de avanzar con la electrificación se valúé qué tipo de obra sería la más conveniente para esta zona.	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido, sumado a la renovación de vías y del sistema de señalamiento, será posible reducir los tiempos con barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Obra postergada y necesaria . Un mejor servicio para todos. Pero creo que debería acompañarse de una buena obra en nuestra comuna 11.	Estimado Julio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Estos es cierto, pero también tarde consigo la necesidad de eliminar los pasos a nivel para vehículos y peatones, lo que produce un impacto que no está siendo evaluado. Se deberían evaluar alternativas que permitan mantener la esencia del barrio, que será destruida por los túneles.	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	No es una arteria principal, no hay problemas con barreras ni tránsito. La frecuencia del tren nada tiene que ver con las barreras	Estimada María Eugenia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Vecino de Villa Devoto y usuario del tren.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Siempre que con tunel no dividan el barrio	Estimada Rafaela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Solo si el proyecto es tren en trincheras	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Sugiero ver la posibilidad de obtener energía eléctrica a través de paneles solares para que sea un servicio sustentable. Ya que se realiza tamaña inversión y es un objetivo importante y que no se debe minimizar, tomar medidas ante el cambio climático agravado por todas las actividades humanas, entiendo que evitar los combustibles fósiles para obtención de energía debe estar contemplado a la hora de la provisión de electricidad a los trenes.	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El mayor beneficio al impacto ambiental se logra al pasar de la tracción diésel a la eléctrica que implica una considerable disminución en la emisión de gases de efecto invernadero en su generación. Si bien este proyecto se encuentra enfocado principalmente en la sustitución de la energía de tracción. Trenes Argentinos está impulsando proyectos para la implementación de suministro de energía auxiliar en estaciones a partir de paneles de generación solar. Asimismo, el suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país.
25/9/2022	Vecino	No	A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
25/9/2022	Vecino	No	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de</p>	<p>Estimada Shirley, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
25/9/2022	Vecino	No	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras</p>	<p>Estimada Shirly, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
25/9/2022	Vecino	Si	Especialmente feliz si se redujera la contaminación.	Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	La eliminación de los pasos a nivel ocasionaría un impacto social, ambiental y económico desfavorable para el barrio	Estimada María José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Positivo.	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Antes de esto, se debería analizar el daño que causaría dejar el barrio partido a la mitad. Ya que es una zona escolar y con muchos adultos mayores. Porque si bien mejoraría el servicio, hay que tener una mirada integral antes de avanzar	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP). Cuando todos los túneles	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
25/9/2022	Vecino	No	..	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Pero en trinchera, sin túneles	Estimada Sara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	<p>La eliminación de los pasos a nivel es una excelente noticia, soy vecino de villa devoto y lo que hay previsto para la misma son 5 túneles en Villa de Devoto que ya tienen audiencia publica y que pueden iniciarlos ya y que junto con lo previstos en villa del parque conforman 11. Esto seria sacrificar al barrio de Devoto a 5 túneles de 300 metros que generan zonas fantasmas inseguridad y la eliminación de 200 arboles según consta en la audiencia y ademas no contempla espacio de estacionamiento para discapacitados en el proyecto, Convivi con la hija de mi esposa cuadriplica y tenemos un tunel en la puerta, participamos de la audiencia y no tienen previsto lugar para el estacionamiento para discapacitado. Solo con leer las evaluaciones realizadas en Australia, Nueva Zelanda, Uruguay, Los Angeles para la eliminación de pasos a nivel se darían cuenta que estan sacrificando un barrio por ignorantes. La obra que solicitamos los vecinos con casi 15000 firmas juntas es el tren bajo trinchera que no le saca a uno para darle a otro, mejora todos los parámetros socioeconómicos del barrio y rompe la barrera que siempre dividió al</p>	<p>Estimado Rodolfo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			barrio sumando ademas espacios verdes	
25/9/2022	Vecino	Si	<p>La eliminación de los pasos a nivel es una excelente noticia, soy vecino de villa devoto y lo que hay previsto para la misma son 5 túneles en Villa de Devoto que ya tienen audiencia publica y que pueden iniciarlos ya y que junto con lo previstos en villa del parque conforman 11. Esto seria sacrificar al barrio de Devoto a 5 túneles de 300 metros que generan zonas fantasmas inseguridad y la eliminación de 200 arboles según consta en la audiencia y ademas no contempla espacio de estacionamiento para discapacitados en el proyecto, Tengo una hija discapacitada con parálisis cerebral y cuadriplegia y tenemos un tunel en la puerta, participamos de la audiencia y no tienen previsto lugar para el estacionamiento para discapacitados, . Solo con leer las evaluaciones</p>	<p>Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			realizadas en Australia, Nueva Zelanda, Uruguay, Los Angeles para la eliminación de pasos a nivel se darían cuenta que estan sacrificando un barrio por ignorantes. La obra que solicitamos los vecinos con casi 15000 firmas juntadas es el tren bajo trinchera que no le saca a uno para darle a otro, mejora todos los parámetros socioeconómicos del barrio y rompe la barrera que siempre dividió al barrio sumando ademas espacios verdes	
25/9/2022	Vecino	Si	Me parece perfecto siempre en cuanto los vecinos no seamos la moneda de cambio porque en villa devoto y villa del parque donde vivo pretenden que para mejorar el paso del tren empeoren el paso de los peatones sometiéndonos a 11 túneles de 300 metros que solo dejan como opción el paso subterráneo de los peatones	Estimada Juana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	la eliminación de los paso a nivel es una excelente noticia si no fuese que la única solución prevista en villa devoto donde vivo la única solución para el paso del tren es la construcción de 5 túneles uno de ellos en la puerta de mi casa, casa que elegimos para su compra por la posibilidad de estacionamiento del	Estimada María Mercedes, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			automóvil en la puerta de mi casa, dado que padezco cuadriplegia y discapacidad permanente y en la obra prevista en la puerta de mi casa no hay previsto lugar para el estacionamiento de mi automóvil	sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente	Estimada Valentina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura 	
25/9/2022	Vecino	No	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
25/9/2022	Vecino	No	<p>A la hora de definir la viabilidad de un proyecto hay que analizar los aspectos positivos y negativos, y cuando los negativos tienen una incidencia mucho mas fuerte, es cuando es momento de replantear una segunda opción. La electrificación tiene sus aspectos positivos que son la eliminación de todos los pasos a nivel como la electrificación por la frecuencia que tendrá el tren en el futuro. Pero dichas obra tienen como consecuencia la CLAUSURA DEFINITIVA del PaN vehicular de Cuenca, como así también de otras calles muy concurridas de la zona ya sea por encontrarse centros médicos de salud donde la gente acude como otros</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>establecimientos los cuales se verían sacrificados y afectados por dicho proyecto, perjudicando no solo a dichos establecimientos sino que a toda la gente que desea ingresar a los mismos.</p> <p>Considero que a la hora de abordar dicho proyecto y se comience con la electrificación se realice una EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio). - Continuación del Viaducto en Altura. 	
25/9/2022	Vecino	No	<p>Los servicios hoy son eficientes y la electrificación no es sustentable, para eso existen generadores para motores de hidrógeno y otras alternativas . Acá se busca dar impacto en la opinión pública y tener dominio sobre los recursos naturales que se necesitaran para esta energía y seguir amparando la conveniencia de las multinacionales que inviertan. La gente común eso no lo ve. Es negativo desde el inicio hasta la modificación de los espacios como entidades barriales. El uso de este transporte se elige igual si es rápido el servicio como hasta ahora pero también incide la cantidad de gente</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			que va dentro de los vagones. o sea que lo que plantean es relativo.	
25/9/2022	Vecino	Si	Es importante esta medida porque no se utilizaría locomotora que es contaminante.	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Seria asi si la distancia entre estaciones fuera más larga	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Ésto puede ser real en trenes de larga distancia pero no, en los locales	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Usuario	Si	Esta bien porque tenemos que evolucionar	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	estoy de acuerdo	Estimada Dora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Si bien es una buena noticia, pido al Gobierno como alternativa: trinchera ferroviaria a cielo abierto y continuación del viaducto en altura como lo hicieron para otros barrios.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	Si bien estoy de acuerdo en la electrificación del Ferrocarril Línea San Martín, solicito que se realicen EVALUACIONES DE COMO SE EFECTUARAN LAS MISMAS ya que según trascendidos se está evaluando la construcción de TUNELES que no me parecen la mejor opción	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Hay q considerar el tipo de obra a desarrollar para implementar la electrificacion. Túneles es la peor propuesta. El tren en altura al igual q se viene desarrollando en el resto del recorrido considero q sería lo mejor. Todas las cuestiones se atienden correctamente. Electrificacion, celeridad, seguridad, integración barrial, mejor fisonomía	Estimada Marta, sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	Me encantaría decir que va a ser una obra súper buena para los usuarios y para todos los que viven cerca del ferrocarril, pero la realidad es que esta encuesta es solo un acto de propaganda que no cumple con el derecho que tenemos los ciudadanos al acceso a la información pública fidedigna que surge del expediente y que deberíamos poder acceder si el gobierno de la Nación Argentina hubiera cumplido con la ley y llamado a una Audiencia Pública, porque	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La presente instancia de consulta es una buena práctica llevada adelante por el Ministerio de Transporte en el marco del proceso de evaluación ambiental. Cabe señalar que la Audiencia Pública es una prerrogativa de la autoridad ambiental competente e independiente de este proceso. Por otra parte, toda la información relativa al proyecto (borrador del Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, Audiencia Pública y los Términos de Referencia de los Estudios Ambientales) estuvo publicada en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			la A.P. que se hizo en 2017 no está vigente y no tiene valor en función del tiempo transcurrido.	dgppse/consulta-publica-fc-san-martin). Para garantizar la participación de todas las partes interesadas, se realizó una instancia de difusión a través de colocación de cartelera en los accesos de las estaciones y en los andenes; y publicación de anuncios en tres diarios nacionales (Ámbito, Crónica y Perfil). Asimismo, se contactó a distintos actores tales como instituciones educativas y de salud, Organismos No Gubernamentales (ONGs), Municipalidades, servicios de emergencia, entre otros. Cabe mencionar que se eligió realizarla con formato virtual debido a la buena implementación y a la alta participación que se obtuvo en otras consultas para otros proyectos ferroviarios de similares características. Este tipo de modalidad permite un mayor alcance geográfico en contraposición a la modalidad presencial, la cual desincentiva la participación de aquellos interesados que se encuentran alejados al lugar en donde se realiza la actividad. Además, permite que los actores puedan participar en todo momento, en cualquier horario, desde cualquier lugar, en función a su disponibilidad, lo que redundará en una mayor participación por parte de la ciudadanía.
26/9/2022	Vecino	No	Va a mejorar el servicio pero tal y como está planificada la electrificación va empeorar la vida de los que vivimos cerca de la traza del ferrocarril, sobre todo en Villa del Parque y Devoto. La electrificación viene acompañada de la eliminación de todos los pasos a nivel. Y si bien a primera vista ambas medidas son espectaculares, la forma como van a eliminar las barreras en la Comuna 11 es nefasta para nuestros	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			barrios y nos van a condenar a vivir peor.	
26/9/2022	Vecino	Si	La electrificación traerá diversos beneficios y en líneas generales resulta positivo sin embargo existen diversos aspectos a analizar	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	No	<p>Pero la electrificación puede convertir a la Comuna 11 en "ZONA DE SACRIFICIO" y generar un impacto ambiental, social y económico muy negativo debido a las obras complementarias necesarias que vienen con la electrificación y son la ELIMINACIÓN DE TODOS LOS PaN (desde la calle Empedrado -CABA- a José C. Paz -Prov. Bs. As.). Según la planificación gubernamental, específicamente en el tramo de 4,2 km que la línea San Martín atraviesa por Villa del Parque y Devoto se eliminarán todas las barreras con 11 PbN + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PaN vehicular de Cuenca (principal arteria del polo comercial de VDP).</p> <p>Cuando todos los túneles estén construidos, la única forma de conectar a uno y otro lado de la vía será por pasos subterráneos. En función de esto pedimos que el gobierno argentino realice la EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La construcción de una 	Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>trinchera ferroviaria a cielo abierto, que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuación del Viaducto en Altura. - Construcción de 11 túneles + 2 puentes + cierre definitivo de Cuenca con un paso peatonal subterráneo. 	
26/9/2022	Vecino	No	<p>las obras de mejora del servicio no sólo enuncian la reducción del tiempo de frecuencia entre formaciones (3 minutos a 100-120 km/h) y se incrementará la cantidad de vagones x tren (8). Esto conllevará pasos a nivel que no haya sido cambiados a bajo nivel o sobre nivel que tendrán las barreras bajas prácticamente todo el tiempo, lo que acarreará atascos y congestión vehicular. Los PBN actuales serían insuficientes. ¿Cuántos PBN más están proyectados? para el análisis de línea de base se utilizó información secundaria de más de 20 años desactualizada, no hay normativas municipales.</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes, pero sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>
26/9/2022	Vecino	No	<p>Lo vemos en la LM que el gobierno ha utilizado los mismos argumentos</p>	<p>Estimado José Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Eso sería excelente, pero preferimos trincheras a</p>	<p>Estimada Alicia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			cielo abierto o, cómo en el metro de Santiago de Chile, paso en altura.	pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Usuario	Si	Que el desarrollo y la obra en sí sea óptima. Gracias	Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	No a los Tuneles en VdP y Devoto, son muy perjudiciales para el barrio y los peatones, evalúen alternativas que no nos perjudiquen aún más.	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Es muy util la electrificacion ya que hace años utilizo el servicio y es muy malo. En verano se desmayan los pasajeros por el calor.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	Esta obra, solo traera la destruccion de 2 barrios y el enriquecimiento de muchos politicos y empresarios. Los vecinos, usuarios, comerciantes y transeuntes, simples daños colaterales.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Otros	Si	Con respecto al artículo publicado en v/periódico Aqui Villa del Parque* de Setiembre 2022, deseo hacerles llegar mis comentarios. Allí refieren que con este nuevo sistema los convoyes correrían con una frecuencia de tres minutos. En la actualidad circulan en el F.C.San Martin cada quince minutos y el caudal de tráfico es suficiente. Además, en ninguna línea del ámbito urbano y suburbano existe esa frecuencia, como ejemplo es lo que ocurre en la línea Mitre (José León Suarez) que mantiene las misma dilatadas frecuencias desde hace treinta años y no se le han agregado servicios adicionales.	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, si bien el sistema de señalamiento prevé la capacidad de operar trenes con una separación mínima de 3 minutos, el plan de transporte actual contempla un itinerario con trenes cada 7 minutos y medio con posibilidad de implementar distintas variantes de transporte y capacidad de ampliación a futuro.
26/9/2022	Representante de Organismo Educativo	No	No se presentaron evidencias de que esa mejora sea significativa.	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Así es	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Usuario	Si	Con el aumento del servicio, los pasajes serán con menos personas ya que al tener mas frecuencia, no se acumulara tanta gente para viajar y se viajara de mejor manera no como ganado.	Estimada Ileana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Coincido	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Eso se supone que pase	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	No	Pongo que no porque desconozco por qué aumentaría la frecuencia de servicio o los tiempos de viaje, aunque sí reconozco los beneficios medioambientales.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Estamos de acuerdo con la electrificación y la eliminación de los pasos a nivel, pero no con la construcción de más túneles.	Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	No estoy de acuerdo con la clausura del PaN de cuenca	Estimada Noemí, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Solicito al Gobierno Argentino, que antes de avanzar con la electrificación realice la EVALUACION DE ALTERNATIVAS, considerando: Trinchera ferroviaria a cielo abierto desde la calle Empedrado hasta Santos Lugares Continuación del Viaducto en altura, que permitiría la comunicación entre los barrios y existiría así un espacio adicional para esparcimiento de los vecinos y creación de áreas verdes No recurrir a la implementación de tuneles que pueden originar problemas hídricos y además afectar la seguridad de las zonas aledañas	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Permitirá aumentar la frecuencia siempre y cuando se compre material rodante para ello y el señalamiento y la demás infraestructura lo permita.</p> <p>Los tiempos de viaje pueden reducirse debido a los tiempos de aceleración y desaceleración de las EMU pero la infraestructura de vía tiene que estar en condiciones para ello.</p> <p>Se mejora el confort de los usuarios por la climatización que tienen las EMU pero la infraestructura de vía también hace al confort de viaje.</p> <p>El tema de bajarse del auto particular para subirse al transporte público va a depender mucho de la calidad del servicio y que las estaciones sirvan como puntos de transbordo multimodal y tengan estacionamientos para autos, motos y bicicletas.</p>	<p>Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	De acuerdo.	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	<p>Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo Municipal	Si	Estoy de acuerdo, pero sobre la futura multiplicación de las 4 vías en total, no se aclara hacia dónde se realizará en los tramos donde sólo hay 2: ¿hacia predios privados o espacio público? ¿Hacia el Corredor Aeróbico? ¿Hacia la zona de reserva de vías existente en varios sectores paralelo a las vías? ¿Se mantendrá dentro de la zona de vías existente? ¿Existe plano de anteproyecto final con el tendido de las 4 vías?	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el proyecto actual no contempla en su alcance la cuadruplicación de vías, mantiene las previsiones para que las mismas sean factibles a futuro en forma total o parcial. En este sentido, las mismas eventualmente serían en sectores ferroviarios.
26/9/2022	Otros	No	La electrificación es una obra que trae otra gran noticia: eliminación de pasos a nivel. Esto convertirá a la C11 en "zona de sacrificio" por impacto ambiental, social y económico negativo de estos túneles (11 pasos a nivel eliminados+ 2 puentes + clausura definitiva del paso nivel de Cuenca) Solicito al gobierno argentino que, antes de avanzar con la electrificación realice Evaluación de alternativas: 1)trinchera ferroviaria a cielo abierto dese calle Empedrado hasta Santos Lugares (en principio) y 2) Continuación del Viaducto en Altura.	Estimada María Cristiana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Si aumenta la frecuencia, aumenta la cantidad de veces que cierran las barreras.... Si estas ya son un problema con este bajo nivel de frecuencia, ¿cómo piensan resolver esa situación?	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El nuevo sistema de Señalamiento, tiene previstos optimizar los tiempos de barreras bajas en los pasos a nivel vehicular, al vincular los mismos con el aspecto de las señales ferroviarias y el automatismo de las mismas, gracias a que puede garantizar la velocidad y frenado de los trenes por medio del sistema automático de protección ATS. Del mismo modo, la obra de vías tiene prevista la renovación de las calzadas vehiculares en los cruces, lo cual agilizará el tráfico vial.
26/9/2022	Vecino	Si	Sobre todo es necesario mejorar la frecuencia y fomentar la intermodalidad combinando con otros medios como subte o ecobici	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Mejorar los trenes es una medida que ayuda a los usuarios actuales y que más personas los usen.	Estimada Melisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Toda la zona necesita un mejor nivel de servicio que el actual	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

Eje 2: Impacto ambiental

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Lautaro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Deberían implementar también el uso de tachos dentro de la formación. Mucha gente tira basura por las ventanas, eso debería estar penado.	Estimada Fátima, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
12/9/2022	Usuario	No	La electricidad en Argentina se produce con combustibles fósiles mayoritariamente. Por lo tanto el impacto ambiental se da de todos modos. Aunque si reduce los desperdicios energéticos en el transporte y consumo.	Estimada Eliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
12/9/2022	Usuario	Si	El impacto ambiental nunca es del 100% pero este sistema sin duda es un 90% mejor que el actual	
12/9/2022	Vecino	Si	Además de ser el transporte de baja contaminación por excelencia, el servicio debe ofrecer una frecuencia acorde a estos tiempos y esto permitirá aumentar la demanda	Estimado Eric, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
12/9/2022	Vecino	Si	Como mencionaba anteriormente es sabido que la electrificación permite consumir menos combustibles fósiles	Estimado Nikolai, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Representante de Organismo de Salud	Si	Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	No tengo conocimientos para hablar de este tema. Mi pregunta es: ¿La electricidad no genera ningún tipo de contaminación?	Estimado Nicolás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión, la energía proviene tanto de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país, lo que implica que se utilizará una energía menos contaminante que la actualmente utilizada para la tracción de las formaciones. En este mismo sentido, los coches eléctricos resultan más eficientes que sus contrapartes actuales diésel, y con un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior.
12/9/2022	Usuario	Si	Bien.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Coincido, no se consume combustible fosil	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	El material tractivo diésel-eléctrico en ciertos servicios (como la carga y la larga distancia) por el momento es irremplazable, pero con la cantidad de servicios locales prestados en la línea el impacto será sumamente positivo. Importante el hecho de que se empiece a concientizar sobre que, además de mejorar el servicio, las renovaciones de vía también ayudan a paliar el impacto acústico y vibratorio que las infraestructuras ferroviarias irremediabilmente generan.	Estimado Joaquín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Tal como indica, una vez implementado el proyecto será posible una disminución, tanto de emisiones de GEI como de ruidos y vibraciones.
12/9/2022	Usuario	Si	En línea con el evidente objetivo de mejorar el impacto ambiental, podría considerarse la instalación de paneles solares en la traza y las instalaciones, de manera similar a lo realizado en el servicio regional de Salta.	Estimado Juan Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el mayor beneficio al impacto ambiental se logra al pasar de la tracción diésel a la eléctrica que implica una considerable disminución en la emisión de gases de efecto invernadero en su generación. Si bien este proyecto se encuentra enfocado principalmente en la sustitución de la energía de tracción. Trenes Argentinos está impulsando proyectos para la implementación de suministro de energía auxiliar en estaciones a partir de paneles de generación solar.
12/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Vecino	Si	También ayudaría con la contaminación sonora ya que la línea San Martín opera en zonas urbanas.	Estimado Alan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	Muy bien. Adelante.	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Vecino	Si	.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	No debemos dejar de prestar atención a la generación de la electricidad a consumir por las formaciones nuevas. Si usamos combustible fósil en su totalidad para electrificar, solo corremos el problema de lugar.	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Es correcta su inquietud. No obstante, el suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Por un lado. el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
12/9/2022	Vecino	Si	Sustentable. Ecologico	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Si	Completamente de acuerdo. Además los viajes se harán más confortables mejorando la calidad de vida de sus usuarios y usuarias.	Estimado Joshua, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	No	Se le sumara por catenaria la contaminación visual que general las torres y cables . Deberían hacerla por tercer riel	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el impacto visual del sistema de catenaria es mayor, se la considera una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel, debido al riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías, incluso contando con los cerramientos perimetrales adecuados.
12/9/2022	Vecino	Si	Es posible que desde el punto de vista ambiental sea positivo.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	No	Ok	Estimada Bianca, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Representante de Organismo Educativo	Si	Apostamos de corazón mi familia y mis conocidos a Cristina en todo lo que haga	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Si	Va a mejorar sobre todo la contaminación auditiva.	Estimada Ángeles, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Ya lo indique en la 1ra pregunta	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Se necesita menos ruido en zonas altamente pobladas como la ciudad de Buenos Aires y más eficiencia de la energía	Estimado Facundo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	Bueno, todo esto es claro y esta fuera de discusión, no vamos a inventar la polvora. Tampoco es que se deja de contaminar, la energía eléctrica viene de las centrales térmicas de puerto nuevo y de costanera sur, donde se quema combustible fósil de todas maneras.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Por un lado, el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. No obstante, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
13/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo, pero quiero saber cuál es el plan de emergencia si hay cortes de energía.	Estimada Romina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Al igual que en todas las líneas ferroviarias electrificadas por catenaria en 25 kV, el suministro eléctrico se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que presenta muy alta disponibilidad, comparativamente mucho mayor a la de los trenes con tracción diésel. En cuanto a los planes de emergencia en el eventual caso del corte de servicio son similares en ambos casos e involucran protocolos de seguridad que dependiendo del escenario específico pueden tener apoyo de los modernos sistemas de telecomunicaciones que forman parte del proyecto.
13/9/2022	Usuario	Si	Desearia que se deje de fumar marihuana drogas en el vagon donde van las bicicletas.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Usuario	Si	Hay doble beneficio disminucion de la contaminacion y al brindar un mejor servicio mas gente va a dejar su auto y usar el tren	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	El cambio de tecnología Diesel-Eléctrica a tracción puramente eléctrica indudablemente se verá reflejado en menos emisiones ya que estaríamos utilizando una energía más limpia. En cuanto a los niveles de ruido también se verán reducidos por la utilización de trenes eléctricos más livianos y más aún si se produce una renovación integral de las vías.	Estimado Sebastián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es mas ecológico que el sistema actual. Lo que sea para que mejore las frecuencias es bienvenido.	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	de acuerdo con todo	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	De acuerdo	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Interesante propuesta, hay que comprometerse en serio con el futuro del planeta.	Estimada Erika, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	No	Idem	Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Viví 20 años frente a la vía y con barrera. Bajar el nivel de ruido era una necesidad y sueño.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Bien!!! Menos ruido	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Solo mirar el mundo desarrollado y este tema ya no se discute.	Estimado Silvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Ayudará muchísimo para colaborar con el medio ambiente	Estimada Marita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Factor relevante de segundo nivel	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	El impacto ambiental ya se siente en forma creciente, afectando a los seres vivos de modo negativo y perjudicando notoriamente el ecosistema. Evitar uso de combustibles fósiles, reducir ruidos, y un ambiente más limpio es muy necesario para mejorar la calidad de vida en todos los sentidos.	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	No agrego nada mas...esta muy bien explicado	Estimado Eloisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Vecino	Si	Es obvia la mejora para el medio ambiente.	Estimado Rolando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	-	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	La electrificación permitirá disminuir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en tanto en la matriz de generación eléctrica argentina vayan teniendo mayor participación las fuentes renovables.	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión, la energía proviene de diferentes centrales generadoras, como ser hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido, el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
13/9/2022	Usuario	Si	OFRECE MAS SEGURIDAD	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Solo alcanza con ver cada vez que arranca una locomotora y el humo negro que lanza al aire para darse cuenta que contamina el aire	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	No estoy seguro porque la generación eléctrica en general proviene de fuentes contaminantes pero a simple viste sería un plus reducir los vehículos contaminantes en el transporte público.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
13/9/2022	Usuario	Si	CUIDAR EL MEDIOAMBIENTE FUNDAMENTAL.	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	de acuerdo	Estimado Aníbal, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	A favor de todo lo que contribuya a las mejoras del medioambiente	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Mas estaciones a partir de san miguel	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado como alcance de este proyecto, en caso de surgir el requerimiento por parte de las autoridades ferroviarias y/o los municipios, podrían incorporarse las modificaciones necesarias a fin de incorporar nuevas estaciones a la traza, de acuerdo al grado de avance de cada una de las obras

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Vecino	Si	Siempre que no dejen a la gente sin servicio	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.
13/9/2022	Usuario	Si	Excelente	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	No	No es relevante a la mejora del servicio	Estimada Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	No	El impacto ambiental debería medirse desde el inicio de las obras. En la estación José Clemente Paz se talaron todos los árboles que proporcionaban sombra a los andenes. Esto tiene un impacto negativo en la captura del Co2 por parte de la vegetación existente. Sugiero la reforestación de la flora removida, adecuándose a las mejoras que se están poniendo en práctica.	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La obra mencionada no fue llevada adelante por la presente Dirección. Sin embargo, Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra trabajando en proyectos de mejora de entornos como compensación por la extracción de dichos ejemplares arbóreos.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Vecino	No	El comentario es falaz. No hay garantías de que la energía consumida por la electrificación no provenga de centrales que usan combustibles fósiles.	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido, el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
13/9/2022	Usuario	Si	MIENTRAS SE PUEDA SEGUIR USANDO EL TREN y PARANDO EN TODAS LAS ESTACIONES ESTA PERFECTO. Sino no hagan nada porque bastante mal la pasamos los usuarios cuando nos quedamos solo con servicio hasta villa del parque	Estimada Aldana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.
13/9/2022	Usuario	Si	Fundamental cuidar la salubridad de los habitantes	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Tanto los ruidos como los gases emitidos por las máquinas diesel ocasiona molestias directas a los vecinos cercanos de la traza como a la calidad del	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			aire de la ciudad, la electrificación mitiga dichos impactos negativos	
13/9/2022	Usuario	Si	Muy positivo.	Estimado Fabián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	La renovación de vías es fundamental. Viaje en otras donde se renovaron y los niveles de ruido y vibraciones sin mínimos.	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	La emisión de gases es un punto fundamental ante invisible ante la opinión pública. La verdadera materialización sera contar con formaciones eléctricas en lugar de diesel, más rapidas, menos ruidosas y calefaccionadas de acuerdo al clima.	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	de acuerdo	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Sería de mucha ayuda que controlen mucho más y disminuyan la cantidad de gente inadaptados, con malos comportamientos, gente chorra y sobre todo que se pueda viajar de una mejor manera, sin tener estar aguantando olor a marihuana dentro de los vagones, suprimir a la gente cartonera. Cuidar a los usuarios que viajamos día a día con miedo y malas condiciones ya que tampoco cuidan de la limpieza del tren. Mejoras en los horarios y mismo el estado de los vagones que	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			siempre tienen un mal andar y atrasan a uno que tiene responsabilidades que cumplir. Agradezco la predisposición de una mejora en cuanto al servicio.	telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.
13/9/2022	Usuario	Si	Excelente iniciativa. Electrificar hasta Mercedes.	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto de modo de poder funcionar como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.
13/9/2022	Usuario	Si	Seguro que si	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	La vía construida con riel largo soldado y con rieles nuevos evita el traqueteo y permite circular a velocidades comerciales mayores, aprovechando el mayor pique de las formaciones eléctricas. Eso permitirá aumentar la frecuencia y el confort del viaje, por lo que se podría dejar de viajar en combis o colectivos para un trayecto que compite con el tren.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	-	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Cuidar el ambiente es importante.	Estimada Estefanía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Está demostrado.	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	Siempre que sea para cuidar al medio ambiente es bienvenido...	Estimado Favio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Excelente proyecto	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Además de mejorar los tiempos de despacho de trenes al no tener que ubicar las locomotoras diesel en las colas de las formaciones.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	El tren debería coincidir con el andén sin dejar ese espacio, que parece un mal cálculo y provoca caídas	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto prevé la intervención puntual en algunas estaciones y complementariamente Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra trabajando en proyectos de modernización de estaciones que en su conjunto deberían contemplar el aspecto mencionado.
13/9/2022	Vecino	Si	Disminuye todo tipo de contaminación, atmósfera y de sonidos.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	necesario para toda la población	Estimado Carins, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Tienen que poner más frecuencia de trenes a Pilar, al menos en horario picó.</p> <p>Villa Crespo una vergüenza todo el tiempo que permaneció y continúa inhabilitada.</p> <p>Falta información cuando hay demoras , nadie sabe explicarte que paso, por parlantes para que el usuario al menos busque alternativas de viaje.</p> <p>Falta seguridad, limpieza e iluminación en estaciones como sol y verde que tienen un gran caudal de usuarios.</p> <p>Los servicios actualmente NUNCA LLEGAN A HORARIO, una vergüenza.</p>	<p>Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p> <p>En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Totalmente un aire más puro y limpio.</p> <p>El ruido no es mucho en los trenes viejos si era un problema.</p>	<p>Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	.	<p>Estimada María Fernanda, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Vecino	Si	<p>Con los nuevos durmientes y soldaduras se reduce el ruido</p>	<p>Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	<p>Sin ninguna duda que así es</p>	<p>Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	La subestación debería estar preparada para extender la electrificación a Mercedes y el ramal Caseros-Haedo. Además plantear una conexión ferroviaria con el FC Mitre entre El Palomar y Bancalari a través del arroyo Morón, y el uso de una bitrocha compartida con el FC Urquiza entre Bella Vista y José C. Paz.	Estimado Nahuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien la electrificación de los ramales mencionados no está contemplada en el alcance de este proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV brinda una gran versatilidad y capacidad de ampliación que permitiría futuras extensiones como las que mencionas.
13/9/2022	Usuario	Si	Creo que es un buen avance.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	Ya hay bastante ruido en el ambiente	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Debería ser el propósito principal. Lograr un ambiente menos contaminado y un transporte más limpio, de otra forma no sería un gran cambio.	Estimada Mora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Un ambiente más limpio	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Otros	Si	Es inadmisibles que en pleno siglo XXI todavía tengamos líneas suburbanas no electrificadas en el AMBA, cuando por ejemplo en Chile tienen hasta servicios de larga distancia de más de 400km electrificados, como el que hace el trayecto a Chillán	Estimado Iván, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	Si	Considero importante los aspectos medioambientales pero tambien al tener sistema de catenaria, hay que tener en cuenta la contaminación visual	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el impacto visual del sistema de catenaria es comparativamente mayor, se la considera una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel, debido al riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías incluso contando con los cerramientos perimetrales adecuados.
14/9/2022	Vecino	Si	no queremos trenes en altura ni tuneles , ambas opciones son peligrosas para los peatones, queremos tren en trinchera	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Usuario	No	Renueven la vías en ciertos sectores ya que sino se haría una obra eterna	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías.
14/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Estoy a favor de las mejoras y por supuesto reducir tiempo de uso pero a estas alturas ya debe estar en trinchera soy transporte escolar y obstaculiza el tránsito	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Nada que objetar. Salvo la construcción de túneles	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Usuario	Si	DEBERÍAN REPONER LOS 10 O 12 ÁRBOLES EUCALIPTOS DE 80 AÑOS O MAS ARRANCADOS EN LA ESTACIÓN DE JOSÉ C PAZ. UN PECADO	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La obra mencionada no fue llevada adelante por la presente Dirección, sin embargo, Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra trabajando en proyectos de mejora de entornos como compensación por la extracción de dichos ejemplares arbóreos. En lo que respecta a este proyecto, se estipula que cualquier afectación eventual de arbolado se deberá compensar de acuerdo a lo que indique la normativa del municipio correspondiente. En caso de que el municipio no contase con normativa específica, la compensación se realizará con una tasa de reposición de 3 x 1.
14/9/2022	Vecino	Si	Ojalá	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Pero le DECIMOS NO A LOS TUNELES!!! Solo viaducto o tren en trinchera	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero la obra después la electrificación	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	La seguridad vial además de todo lo que mencionan en la afirmación, también debe cuidar al peatón. Por ejemplo los embudos que se generan ante cualquier accidente cortando cualquier paso de un lado a otro de las vías, o en caso de inundaciones por lluvias, como circulan las personas mayores, subiendo y bajando escaleras por una extensión de 300 metros de un lado a otro. No estoy de acuerdo con la solución de ingeniería que proponen para mi barrio, y les pido encarecidamente que lo reevalúen y tengan la generosidad de escuchar propuestas superadoras. Y en caso de que esta sea equivocada y la solución	Estimada Marisol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			que proponen sea brillante, que tengan la amabilidad de mostrarme como quedaran las calles, con los 11 tuneles previstos tan solo entre dos estaciones de tren.	
14/9/2022	Vecino	Si	Seguramente.	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Entiendo que clausurarán el paso a nivel de la calle Cuenca. Por las características particulares del barrio de Villa del Parque, y en particular de la calle Cuenca (la más importante a nivel social y comercial), hacer esta obra partiría en dos al barrio. Propongo que el tren circule en trinchera a cielo abierto, o si no en altura, permitiendo la libre circulación vehicular y peatonal en el barrio.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Quitaria espacios verdes	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye dentro de sus objetivos prioritarios la conservación de los espacios verdes existentes. Si surgiera la necesidad de una afectación puntual y menor, se prevén todas las medidas necesarias para compensar la remoción de ejemplares arbóreos con un mayor número de ejemplares de especies nativas y/o la reparquización. Además, se complementa con otras obras que impulsa Trenes Argentinos Infraestructura y los Municipios con alcances a los entornos de las estaciones.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	No	Primero las trincheras , luego la electrificación Ni túneles ni barreras	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Es muy cierto.	Estimado César, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Primero una idea superadora: la trinchera.Despues la electrificación	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Muy bien para los habitantes aledaños	Estimada Estela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Seguro que se reducen los ruidos y se cuida el medio ambiente	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	estoy de acuerdo en electrificar el ferrocarril	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Jazmín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	No	NO QUEREMOS TUNELES PARA CRUZAR LAS BVIAS , PEDIMOS QUE que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras: a) Se hagan Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un	Estimada Elisabet, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra en trinchera a cielo abierto desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	
14/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Absolutamente necesario.	Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	y si al ser electrico no van a funcionar mas las locomotoras diesel en los trenes de pasajeros	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Los vecinos de Villa del Parque y Villa Devoto solicitamos al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras, se hagan: 1) las Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. 2) Que se realice previo a la electrificación un Estudio del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. 3) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra "en trinchera a cielo abierto" desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral. Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimada Angélica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Trinchera !!!!! Y no destruyan devoto permitiendo edificaciones multifamiliares en terrenos chicos . Fot 1 !!!!!!!basta de edificios !!! Era el jardín de Buenos Aires !!!! Ahora un chiquero	Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	NA	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Si electrificarlo significa seguir haciendo túneles, la respuesta es no. Es muy inseguro para los peatones arruinaría el centro comercial. Mi cuadra (Tinogasta 3200) quedaría entre 2 túneles, un desastre	Estimada Martha, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Los vecinos de Devoto nos veremos perjudicados por las obras, que desvalorizan las propiedades. Somos solo practicamente los vecinos quienes transitamos la zona, es 100% preferible construccion de trincheras o en su defecto los pasos a nivel que la construccion de tuneles.	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Coincido	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Es muy importante la contaminación sonora que provoca el tren	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Debido a mi cercanía con las vías del tren me ví obligada a poner doble ventana para poder dormir x que el ruido era insoportable	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín ramal Retiro-Pilar incluye la renovación integral de 117 km lineales de

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que también contribuye a este beneficio.
15/9/2022	Usuario	Si	Me parece bien.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Xx.	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Bueno	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Concuerso	Estimada Abril, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*: a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires	Estimada María Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Así se siente quienes vivimos cerca de las vías del SM.	Estimada Victoria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No conozco la información	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	Los vecinos de Villa del Parque y Villa Devoto solicitamos al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras, se hagan: 1) las Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. 2) Que se realice previo a la electrificación un Estudio del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. 3) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra "en trinchera a cielo abierto" desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral. Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Otros	No	Los vecinos de Villa del Parque y Villa Devoto solicitamos al Gobierno Nacional que antes de	Estimada Marianela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>emprender cualquier obra de eliminación de barreras, se hagan: 1) las Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. 2) Que se realice previo a la electrificación un Estudio del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. 3) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra "en trinchera a cielo abierto" desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral. Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.</p>	<p>Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	<p>Ok pero tienen que tener en cuenta las inundaciones cuando llueve mucho, tener en cuenta que Gral Paz también se inunda, varias veces. ...</p>	<p>Estimada Mara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Le informamos que el Proyecto mantiene la planialtimetría de vías, lo cual no modifica las condiciones de escurrimiento existentes. Complementariamente, el componente de renovación de vías incluye el mantenimiento y/o remodelación de alcantarillas, lo que favorecerá un rápido escurrimiento. Es de destacar que, en ocasiones de fuertes precipitaciones, la altura del agua no ha llegado al hongo de riel. En el caso particular que menciona, en el cruce con la Av. Gral Paz, el ferrocarril está aún más elevado.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Mejoras en la seguridad	Estimada Eufemia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	justamente porque el impacto ambiental es positivo tambien seria bueno que el tren funcione en trinchera a cielo abierto , se ganaria espacio verde que la ciudad tanto nos niega a los vecinos poniendo cada vez mas cemento con los edificios y tambien ganariamos espacio de estacionamiento	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Barbaro	Estimado Constantino, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	Impacto ambiental	Estimada Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo con lo expresado en el punto 2	Estimada María Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Debe ser en trinchera!!!	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Las formaciones diesel actuales muchas veces emiten humos que invaden el interior de las formaciones y estaciones, lo que representa un peligro para la salud de todos los usuarios. Electrificar la línea mejorará la calidad del aire no solo en estos espacios, sino también a	Estimado Lucas, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			lo largo de todo su recorrido en el AMBA. La reducción de emisiones dependerá de cual sea la fuente de energía con la que se proveerá al servicio ferroviario. Además efectivamente la renovación de vías mejorará el andar en la línea, actualmente es muy notorio para el pasajero la diferencia de ruido y vibración en el tramo en viaducto que posee rieles nuevos.	
15/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Loena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Podrían poner paneles solares para captar energía en el techo del tren	Estimada Roxana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El mayor beneficio al impacto ambiental se logra al pasar de la tracción diésel a la eléctrica que implica una considerable disminución en la emisión de gases de efecto invernadero en su generación. Sin perjuicio de la posibilidad de implementar otras fuentes de energías limpias para distintos servicios, este proyecto se encuentra enfocado principalmente en la sustitución de la energía de tracción.
15/9/2022	Vecino	No	Además de evaluar el impacto ambiental hay que evaluar el impacto socioeconómico que produce la construcción de los túneles en los vecinos, especialmente para aquellos cuyas viviendas quedarán junto al trazado de los túneles a construir. No contribuye a la disminución el uso del automóvil y las	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			congestiones de tránsito que se producen como consecuencia del aumento de la circulación en calles aledañas impactan negativamente en el ambiente.	
15/9/2022	Vecino	Si	Pero el ferrocarril a trinchera sería mucho mejor, ya que no hace falta tanto cemento para hacerlo, cómo los tuneles	Estimada Celeste, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	No tengo nada para agregar	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*: a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.	
15/9/2022	Vecino	Si	<p>Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*:</p> <p>a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto.</p> <p>b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	<p>Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*:</p> <p>a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto.</p> <p>b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es</p>	<p>Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires	
15/9/2022	Vecino	Si	Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*: a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Cuiden en medio ambiente	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Ya lo escribí en el primer cuadro	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Seria buenísimo	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Menos nivel de ruido me parece genial	Estimada Celina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Q llegué a Mercedes el servicio diario.....	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto de modo de poder funcionar como una "Doble Cabecera" que permitirá la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.
15/9/2022	Vecino	Si	Si claro! Pero estudiando las necesidades de la zona como el tren en trinchera.	Estimada Sofía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Si pero la renovación debe ser en TRINCHERA. Cualquier otra sólo causaría más problemas incluyendo más contaminación sonora y vial que la trinchera.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Siempre y cuando corra el tren en trinchera. Con eso se evita la contaminación sonora de los autos pasando (bocinazos x embotellamientos) x túneles y la ambiental por los gases q acumulan cuando están defendidos para poder pasar por menor cantidad de carriles que los actuales que generarían los PBN cuando el flujo sigue subiendo por el polo	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			gastronómico y distrito del vino.	
15/9/2022	Vecino	No	Una vez hecha la trinchera se electrifica el tren y con la trinchera se reduce totalmente el riesgo de peatones y vehículos. Pensemos a largo plazo. Los túneles son parches nosoluciines inteligentes.	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Usuario	Si	Con la electrificación y principalmente mejoramiento de servicio (coches de pasajeros y frecuencia) notablemente se optaría por el uso del transporte. Además ayudaría a subir la frecuencia con locomotoras diesel al viaje al interior.	Estimado Dalmiro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Está muy bien explicado en el ítem (2) impacto ambiental. Disminuir las emisiones de GEI, mejorar la calidad del aire, reducir los niveles de ruidos y vibraciones son grandes ventajas de la electrificación. Deberían haberlo resuelto hace mucho tiempo.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No me opongo a la electrificación pero debo contestar NO porque la consulta no da lugar a otras opciones como el tren en trinchera.	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Prefiero sistema de trinchera a cielo abierto.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Pero que el tren corra en trinchera a cielo abierto .	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Xx	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Eso es positivo, nunca se entiende desde el tren qué es lo que anuncian por altoparlante. Ni hablar de uno adentro cuando va leyendo o estudiando.	Estimada Bárbara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
15/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Con la electrificación se optimizan las condiciones ambientales.	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Todo lo que va a modificar para mal no está aclarado. Transparencia	Estimada Zoila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	También estoy de acuerdo si se hace de manera conciente.	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Podría ser.	Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No creo que generé menos contaminación	Estimado Juan Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
16/9/2022	Vecino	Si	No lo permitirá si no se elimina la provisión de la energía mediante centrales térmicas. Debería complementarse con un plan nacional estratégico de centrales nucleares.	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido, el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	No	La mejor solución es el tren en altura o trinchera desde paternal hasta general paz, para los peatones es muy inseguro cruzar los túneles, para los comerciantes el impacto negativo es muy grande y quedaría el barrio partido en 2.	Estimado Mauro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	Si	Es importante considerar la disminución de contaminación y renovación del material.	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	No	Primero las trincheras No a los tuneles	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	No	Túneles NO. Primero trincheras, luego electrificación.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Usuario	Si	<p>No es necesario ser experto en medio ambiente para darse cuenta de los sucias y perjudiciales que son las actuales máquinas de diesel .</p> <p>Una fuente de energía más limpia se va a traducir en ciudades más limpias, especialmente teniendo en cuenta la cantidad de usuarios de la línea que la usan diariamente y los grandes asentamientos urbanos por los que circula.</p> <p>Asimismo, la reducción del ruido se va a traducir en viajes más tranquilos y relajados para los usuarios y vidas más silenciosas para los vecinos.</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	Si estoy de acuerdo.	<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Usuario	Si	<p>Me parece muy positivo reducir la contaminación acústica y atmosférica, por beneficiar no solo a los usuarios sino también a las personas que viven en las cercanías de las estaciones y recorrido del ramal Retiro-Pilar.</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	<p>Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	No	Ok	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Es mucho más eco q los autos	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Correcto	Estimada Nélide, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Hagan rápido uno ya se cansó de bla bla y no se ve cambios xq viajamos como animales	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Otros	Si	Por supuesto que reducirá el impacto ambiental. Espero que las EMU sean de última generación.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no prevé la adquisición de material rodante, pero indudablemente deberá ser del tipo EMU de última generación.
16/9/2022	Vecino	Si	Los gases emitidos son perjudiciales Estos trenes son el descarte del mundo	Estimada María Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Trinchera a cielo abierto No aislar a los vecinos	Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Cambia radicalmente los entornos del mismo.	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	La renovacion de vias va a permitir menos descarilamientos y los durmientes tienen que ser de hormigon para que puedan resistir el paso de las formaciones ya que los	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto prevé la renovación completa de la infraestructura de vías, tanto en sectores de corrida como

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			durmientes de madera actuales con el paso del tiempo se rompen y se pudren por estar a la intemperie.	en cambios, con tecnología de riel largo soldado y durmientes de hormigón.
16/9/2022	Vecino	Si	Me parece perfecto que se empiecen a tomar acciones en transición a disminuir la contaminación en transportes públicos masivos. Y más teniendo en cuenta que en el futuro serán necesarias las electrificaciones de la mayoría de los servicios para poder usar energías renovables que producen a fin de cuentas energía eléctrica.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Como usuaria, espero que así sea.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	En épocas de incendios forestales donde aparentemente a un sector de la población mezquino no le interesa la calidad de vida de sus compatriotas, me parece una excelente decisión preocuparse por estas cuestiones.	Estimada Luciana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Muy bueno	Estimada Milagros, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Otros	No	Primero hacer trincheras y no a los tuneles	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
17/9/2022	Otros	Si	Es elemental el mantenimiento de vías y corregir la señalización, xq al implementar el sistema ATS se transformara en obstructivo y demorará el tránsito ferroviario y también automovilístico	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye las obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento con protección automática de trenes por ATS y optimización del tiempo de barreras bajas que permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h y reducir el tiempo entre formaciones. Estos aspectos, en consecuencia implican una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel, así como también en términos de disminución de demoras.
17/9/2022	Usuario	No	Me da igual	Estimado Labadie, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Felipe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Me parece una maravilla este punto, ya que se podra reducir la contaminacion y otros factores mas.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Es importante que se haga un correcto estudio de impacto ambiental	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías.
17/9/2022	Usuario	Si	Es necesaria mayor frecuencia (especialmente en horarios pico)	Estimada María Ayelén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
17/9/2022	Usuario	Si	Ok	Estimada Belén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	..	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	Es así pero dejemen extenderme en este tema para futuras locomotoras que se incorporen sea con el sistema HIDROGENO ya que se esta desarrollando en EUROPA y no pierdan el seguimiento de este ya que el método mas limpio y económico dado la extensiones que se encuentra en ARGENTINA sobre todo para futuro trenes generales expresos como MENDOZA ya que muchas provincias lo tienen e cuenta no lo puedan de vista este tema repito sígalo muy de cerca	Estimado Nelson, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Una vez que se electrifique hasta pilar el diesel tiene que llegar a Mercedes.	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.
17/9/2022	Usuario	Si	Me alegro qué se reduzca el ruido que aumenten las frecuencias y que se reduzcan las emisiones de monóxido de carbono	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	Todo lo que mejore la calidad de vida también es bienvenida	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Otros	Si	En zonas urbanas se debería utilizar un tren con baterías y así eliminar la zona de catenarias!	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien se están comenzando a implementar prototipos de trenes livianos o metros con alimentación mediante baterías tipo “supercapacitores”, estos están en etapa experimental y la tecnología no ha evolucionado aún en aplicaciones para trenes pesados como el de la Línea San Martín.
18/9/2022	Usuario	Si	Es Urgente salvar a nuestro planeta !!	Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	No	Se puede producir gasoil con plástico existente, lo que contribuiría a un menor impacto ambiental y no dependencia del suministro eléctrico, el cual no se está ofreciendo de forma correcta a la comunidad. La traza para el te Dido eléctrico genera mayor impacto visual ambiente y posible contaminación electromagnética.	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que presenta muy alta disponibilidad, comparativamente mucho mayor al de la distribución urbana en media tensión y a la de los trenes con tracción diésel. Efectivamente, el tendido eléctrico genera un impacto visual de intensidad alta, irreversible y permanente en el paisaje del lugar, pero puntual sobre la traza ferroviaria, se la considera una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel, debido al riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías incluso contando con los cerramientos perimetrales adecuados. Con relación a los campos electromagnéticos, se tomarán todos los recaudos previstos por la ley y por las buenas artes, con el objeto que los valores emitidos por la presencia de los transformadores y las catenarias estén por debajo de los determinados por la Resolución ENRE 77/98. En este sentido, dado que el comportamiento de los campos

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				electromagnéticos se atenúa significativamente a partir de una distancia mayor a 2m de la fuente y el tipo de potencia solicitada para estos servicios en la tensión (voltaje) en la cual se requieren, se generan niveles de campo electromagnético muy por debajo de los límites establecidos por la normativa vigente. Por otra parte, cabe mencionar que se realizarán mediciones específicas para garantizar la inocuidad de las emisiones; la primera seria de mediciones se realizará en el área operativa y sus adyacencias, previo al inicio de las acciones físicas de la obra. La segunda medición se realizará una vez realizada la puesta en marcha de la subestación, reiterando los puntos de medición originales, para verificar que los valores no superen lo indicado por la normativa vigente.
18/9/2022	Vecino	Si	QUEREMOS QUE SEA EL TREN EL QUE SE DEPLACE BAJO TIERRA. POR FAVOR!	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Para bajar el nivel de ruido, además de los paneles que se usaron en viaducto de CABA, colocar arbustos que cubran los murallones de seguridad y plantar arboles de especies nativa a lo largo de la traza que forman barreras verdes que atenúan el ruido pero que también mejoran la calidad del aire	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En principio el presente proyecto no tiene contemplado la colocación de paneles acústicos. Dentro del listado de estudios ambientales a realizarse se encuentra la medición de los niveles de ruido generados por el paso de las formaciones para el tramo Retiro-Pilar para la situación sin proyecto (tracción diésel) y con proyecto (tracción eléctrica). Esto permitirá determinar si los niveles de ruidos con la operación eléctrica superan los niveles establecidos por la normativa vigente. No obstante, a partir de la implementación de formaciones eléctricas y la renovación integral de la infraestructura de vías, se espera una reducción ostensible en términos de ruidos y vibraciones. Por otra parte, con relación a la segunda inquietud planteada en el caso de requerirse la extracción de árboles, se compensarán los mismos con la plantarán

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				de especies nativas. Asimismo, cabe mencionar que el proyecto se complementa con otras obras que impulsa Trenes Argentinos Infraestructura como la revalorización de entornos de estación.
18/9/2022	Vecino	Si	Es verdad. Pero genera la suficiente electricidad argentina para ello? No se olviden que en pleno verano capital sufre muchos cortes de energía.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que presenta muy alta disponibilidad, comparativamente mucho mayor al de la distribución urbana en media tensión y a la de los trenes con tracción diésel.
18/9/2022	Vecino	Si	Propongo paso a nivel peatonal con un sistema aereo y NO subterráneo por un tema de seguridad personal.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no incluye en su alcance la ejecución de cruces a distinto nivel. No obstante, el nuevo sistema de señalamiento prevé la señalización activa de los pasos peatonales existentes.
18/9/2022	Usuario	Si	La disminución de dióxido de carbono, el mantenimiento de las flotas y los servicios serían ampliamente mejorados	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Si	Evitar contaminación	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	<p>En la zona de ex talleres Alianza NO SE PUEDE CONSTRUIR ya que es zona URBANA RESIDENCIAL , no puede haber contaminación visual, sonora, actividad industrial.</p> <p>La zona debe permanecer LIBRE de construcciones por ser zona de ACUIFEROS y estar las napas altas (muchos edificios en la zona tienen agua en los sótanos), por lo tanto las obras traerían inundación en el entorno y es ZONA VERDE Y QUE DEBE PERMANECER LIBRE .</p> <p>Hay animales :(lagartos y zarigüeyas más aves, etc) y deben ser respetados.</p> <p>Por un decreto del año 2000 es "AREA VERDE PROTEGIDA", no debería haber actividad de FFCC, o al menos NO AVANZAR.</p> <p>NO EXISTE un verdadero estudio de impacto ambiental por parte de FFCC! !!!!!</p> <p>Y ya los vecinos nos hemos negado a modificaciones en la zona a través de la organización PUERTO VERDE!</p> <p>Existe en la actualidad petición vecinal al respecto por lo cual la población exige que se</p>	<p>Estimada Ailén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			cuide como área verde protegida, tal como lo especifica el decreto existente. Ver "RESERVA ALIANZA VERDE"	
18/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo, beneficia el medio ambiente	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	SI A LA ELECTRIFICACIÓN. NO A LOS TÚNELES EN VILLA DEL PARQUE Y VILLA DEVOTO.	Estimada Coni, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
18/9/2022	Vecino	Si	Por supuesto es imposible negar que esto sucederá. Pero el costo en la inseguridad de los alrededores, debido a la construcción de túneles para el paso de las personas es un precio demasiado caro para pagar. Ya es inseguro cruzar la vía, ya que los delincuentes aprovechan las estaciones para subirse rápidamente al tren luego de un robo en la vía pública.	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Si	Me parece muy bueno	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	Totalmente beneficiara	Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Es real pero los trenes deben ir por abajo de las calles	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Gases, ruidos, bocinas	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Otros	Si	Es importante que aparejado a esta medida fundamental, se haga la reposicion y reforestacion de los arboles talados en el proceso, utilizando especies nativas.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a la vegetación y ejemplares arbóreos, queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Usuario	Si	Me parece bien	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Me parece perfecta la electrificado pero si se hace el paso de tren en trinchera	Estimada Hebe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Cuidamos el medio ambiente, genial	Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Correcto	Estimado Gianpiero, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo. Y facilita la seguridad en la zona	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo.	Estimado Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Que bueno se piense en ciudar el medio ambiente	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo, es un avance fundamental toda la comunidad y el medio ambiente.	Estimado Hernán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	No	<p>ESTA CONSULTA NO ES VÁLIDA. Pregunta respuestas con las que nadie se opone y no se hace cargo del tema que realmente nos importa a los vecinos.</p> <p>1. INACCESIBILIDAD PARA DISCAPACITADOS: revisen las cámaras y busquen a un discapacitado subiendo/bajando la rampa del paso bajo nivel en Nazca.</p> <p>2. MAYOR INSEGURIDAD: no hay seguridad a nivel y se proponen llenar de huecos el barrio.</p> <p>3. DESTRUCCION DEL PATRIMONIO CULTURAL: un túnel rompe la identidad barrial centenaria y separa a los vecinos. No se puede sostener que esto no va a afectar la integración y conexión del barrio.</p> <p>4. DESTRUCCION DEL COMERCIO BARRIAL: matan a los comercios de barrio y convierten un barrio de 5 minutos a pie en un paso vehicular.</p> <p>Un project finance bien hecho ya demostró a la conveniencia desarrollar TRINCHERAS en lugar de túneles.</p>	<p>Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a su comentario respecto de la validez de la Consulta, el Ministerio de Transporte la ha implementado como una buena práctica en el marco de la evaluación ambiental. El contenido de cada pregunta ha sido estandarizado para alcanzar toda clase de público, previendo además una alta participación de interesados, como efectivamente ocurrió. Independientemente de ello, cada pregunta contaba con un espacio adicional para que todos los interesados manifiesten su opinión y percepción sobre la propuesta. En función de ello, dada la difusión realizada previamente por el Ministerio (equiparable o superior a la requerida para una Audiencia Pública), la disponibilidad de toda la documentación de interés sobre el Proyecto y la libertad para expresar cualquier opinión, más allá de lo específicamente consultado, le brindan a esta instancia una validez absoluta. Por otra parte, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
18/9/2022	Usuario	Si	<p>Es una mejora en todo sentido.</p>	<p>Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Usuario	Si	Qué uso se le dará a los rieles extraídos? Hay ramales en estado deplorable como la vía entre Junín y Justo Daract, estimo que hacia Gutiérrez en Mendoza debe estar igual o tal vez se podrían utilizar en el ramal entre Bragado/Lincoln/Realicó/ Santa Rosa.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, todo el material producido que libera este tipo de obras es cuidadosamente clasificado y puesto a disposición de la administración de Trenes Argentinos para su utilización en otros ramales y vías de acuerdo a su estado.
19/9/2022	Vecino	No	NO AL TUNEL EN CUENCA A demás de vecina soy comerciante del barrio de Villa del Parque sobre el paso a nivel de la calle Cuenca y eso afectaría muchísimo la circulación de autos y gente que pasa por mi negocio, lo que haría que mis ventas bajen como la de todo el centro comercial	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
19/9/2022	Vecino	Si	Me parece fantástico	Estimado Gerardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Usuario	Si	Por supuesto debe ser eléctrico, de electrificarlo hasta Mercedes la flota CSR diesel puede ser enviada al Rosario - Cañada o a Cordoba - Villa Maria. Incluso pueden implementar un servicio Rosario - Firmat y Rosario - Venado Tuerto con la flota diesel CSR que salga de servicio	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Usuario	Si	Como lo expresé en mi respuesta anterior, el impacto ambiental será uno de los factores más destacables de esta obra. Al respecto, sería importante acompañar este proyecto con iniciativas para modificar la matriz de generación de energía eléctrica de nuestro país, que en gran parte se abastece de electricidad generada por plantas que utilizan diésel o gas, por lo que también generan GEI.	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Vilma, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Usuario	Si	Propongo que las formaciones dispongan en cada coche de carteles de anuncios audio visuales adecuados, los actuales de las formaciones diesel - eléctrica de la línea San Martín de la cual soy frecuente usuario, no funcionan o funcionan mal. Supongo que no es descabellado que las formaciones dispongan de un sistema de WiFi libre, si bien no es esto una prioridad y menos tratándose de un servicio	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			urbano y teniendo cobertura de 4G en todo el recorrido. Pero sería un detalle que marcaría una diferencia cualitativa importante.	
19/9/2022	Usuario	Si	El viaje es muchísimo más agradable y menos contaminante	Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	No	El predio de Alianza siempre fue zona de acuíferos, cuenta con bosques centenarios, alberga fauna y flora nativa. En el partido hay menos de un M2 verde por habitante cuando se sugiere 10 a 15. Dudo realmente de como llevaron a cabo el estudio ambiental. Ni hablar de todo tipo de contaminantes, además del ruido.	Estimado Cristian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas, con actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
19/9/2022	Vecino	Si	Concuerdo con el proyecto.	Estimado Enzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Necesario para mejorar la calidad de vida	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Usuario	No	La reducción es mínima comparado con el desastre que van a hacer destruyendo la reserva, y comparado con que el resto de las acciones gubernamentales se siguen orientando a devastar las reservas naturales con la deforestación y la extracción de metales. Ahora se acuerdan de reducir las emisiones?	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	No	No lo creo conveniente. Desequilibrio ambiental	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	Si	Desde ya q la electrificación es mas respetuosa, pero se debe respetar la zona verde de alianza	Estimada María Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	No	La perturbación del espacio genera más impacto ambiental	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. A través del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que forma parte del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se contemplan los impactos negativos que puede tener la obra y se plantean las medidas de mitigación pertinentes para evitar que los mismos tengan un efecto significativo en las áreas a intervenir.
20/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo	Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Usuario	Si	Parcialmente de acuerdo.	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	Si	Todo esto SERA REALIDAD , si el proyecto contempla la ejecución de las obras a través de VIADUCTO ELEVADO o EN TRINCHERA , NO A NIVEL como existe actualmente .	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Otros	No	Muy simplista el análisis sobre el impacto ambiental. No evalúa el impacto de la destrucción del espacio verde. Tengo entendido que hay un proyecto de reserva en ese mismo sector. ¿Cómo se preservará la zona? ¿O la idea es destruir otro espacio verde?	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	No	No construyan	Estimada Gisela, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	No	<p>La reserva que se encuentra en la estación Santos Lugares será arrasada para hacer todas estas edificaciones. Si se mantiene este pulmón oxígeno, si estaría de acuerdo con las reformas.</p>	<p>Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>
20/9/2022	Usuario	Si	<p>Sin duda será uno de los mayores impactos positivos para toda la población.</p> <p>La electrificación traerá reducciones de ruido, pero si se mantiene a la línea San Martín como la columna vertebral y convergente de servicios de carga hacia y desde Retiro (se menciona en la audiencia), entiendo que se mantendría la circulación de vehículos diesel y por lo tanto debe ser contemplado en la valoración de los impactos sonoros y de emisiones GEI. Para eso podría contemplarse cuántos servicios diesel de carga circularán como</p>	<p>Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Tal como indica, ese es el procedimiento para valorar las reducciones de emisiones de GEI. La renovación integral de vías contribuirá a una reducción sensible de las emisiones acústicas, independientemente si se trata de formaciones eléctricas o diésel, con mayor énfasis en el caso de las primeras, lógicamente.</p> <p>Dado que el Proyecto para el Taller Alianza implica la conservación de la forestación existente en el predio, de importancia particularmente en su extremo norte, permitirá atenuar el impacto sobre el paisaje. Respecto de los impactos sonoros, la experiencia del Ministerio para obras de Talleres de alistamiento de similares características (como el Depósito Tolosa, correspondiente al FC Roca) indica que los niveles de ruido en la etapa operativa se</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>proporción a los eléctricos y calibrar los impactos previstos.</p> <p>También tengo mis dudas sobre si no se darán impactos sonoros y visuales en la etapa de operación del taller en Alianza.</p> <p>En términos de comunicación, existe la posibilidad de comunicar los impactos positivos en niveles de emisiones de GEI y la reducción de tiempos de viaje ya desde la etapa de construcción para favorecer una visión positiva del proyecto entre los que más se perjudicarán (además de las medidas de prevención para evitar los impactos momentáneos).</p>	<p>mantienen por debajo de los límites máximos permisibles por la normativa vigente.</p> <p>Tal como indica, el Ministerio de Transporte comunicará, a través de sus medios habituales, sobre los impactos positivos del Proyecto.</p>
20/9/2022	Usuario	Si	Gran importancia para el medio ambiente a futuro	Estimada María Florencia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	No	¿Y el impacto ambiental de los túneles que reemplazarían a las barreras? ¿O del Viaducto en altura? ¿Se realizará el estudio del "impacto acumulado"?	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
21/9/2022	Vecino	Si	<p>Indudablemente es imprescindible avanzar en reducir el impacto ambiental, SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA .</p>	<p>Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>
21/9/2022	Vecino	Si	<p>Debemos mejorar el servicio de trenes</p>	<p>Estimado Alexander, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	La reducción de emisiones d GEI vale localmente en el recorrido del tren pero con eso la continuidad del servicio depende del suministro eléctrico	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido. El Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
21/9/2022	Vecino	No	No al tunel	Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Usuario	Si	Menos ruidos	Estimado Julio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Sin comentarios, 100% de acuerdo.	Estimado Carlos agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	No	.	Estimada María Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno Argentino realice ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DEL ASALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. Sin embargo, cabe mencionar que el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. A su vez, el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
21/9/2022	Usuario	Si	Los actuales servicios diesel de la Linea San Martin atrasan 100 años en la historia de la civilización humana, nos merecemos un servicio ferroviario seguro, comodo y puntual para poder llegar a los trabajos,	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			medicos, amistades y parientes.	
21/9/2022	Usuario	Si	El cambio de energía que mueva al ferrocarril San Martín impactará de manera positiva a las comunidades por donde circula, mejorará la calidad de vida de los vecinos.	Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Considero conveniente que se trabaje en las mejoras y se contemple el impacto medioambiental.	Estimado Heber, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Si	Consideramos que el tren es el mejor transporte para unir las ciudades, por ende, apoyamos la renovación total	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	No	Insisto: la reducción de combustibles fósiles solo beneficia si ampliamos los espacios verdes con vegetación nativa. Si el proyecto destruye o achica la vegetación del predio de Santos Lugares tiene todo míli rechazo y el de los demás vecinos. Es reserva natural por ley. No sean necios.	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	Bienvenida la limpieza ambiental	Estimado Juan Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Q se haga	Estimada Fabiana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Bienvenida la menor contaminación sonora y de gases tóxicos.	Estimada María Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Es importante la electrificación para una vida más saludable y segura y rápida para los usuarios.	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Me parece muy bien contribuir al cuidado del medio ambiente	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Importante para preservar el medio ambiente	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Los trenes serían menos contaminantes	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Me parece bien pero asegure nos que podremos cruzar	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	Es fundamental en primer lugar realizar las obras necesarias para garantizar el cruce peatonal y vehicular	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Otros	Si	Mejoren las velocidades, son muy lentos los trenes.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
21/9/2022	Usuario	Si	Porque si	Estimado Aramis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Indudablemente es imprescindible avanzar en reducir el impacto ambiental, SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	No	<p>El impacto ambiental es multidimensional. No se reduce solamente a efectos atmosféricos de emisión de gases y ruidos. Eso es una simplificación que desconoce el impacto socio económico que implica un cambio de tanta envergadura en un modo de transporte urbano.</p> <p>Estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por lo expuesto, solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
22/9/2022	Vecino	Si	Evitaría el calentamiento global	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	Ayudaría mucho y se viajaría más tranquilo.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Otros	No	<p>El impacto ambiental es multidimensional. No se reduce solamente a efectos atmosféricos de emisión de gases y ruidos. Eso es una simplificación que desconoce el impacto socio económico que implica un cambio de tanta envergadura en un modo de transporte urbano.</p> <p>Estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por lo expuesto, solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
22/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	<p>Estimada Lucrecia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Brian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	<p>Qué bueno si no se quema mucho combustible fósil le ayudamos a recuperar la capa de ozono</p>	<p>Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	Sin lugar a dudas, la mejora en este aspecto hará que los terrenos aledaños a la estación sean tomados en cuenta para la construcción de nuevas viviendas y edificios comerciales que mejoren el aspecto y el entorno. Atraería inversores y puestos de trabajo.	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	No	El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos. Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	
22/9/2022	Usuario	Si	La electricidad puede provenir de otras fuentes que no sean los combustibles fósiles.	Estimado Axel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido. el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se preve realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	Contamina mucho menos	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	Ante un escenario de cambio climático, la conversión energética es urgente y la disminución del tráfico aliviará la combustión permanente.	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	Mejor ambiente	<p>Estimado Brian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el FFCC deberían ser acompañadas con mejoras en la calidad de vida de los habitantes y visitantes de estos barrios de V.del Parque y V. Devoto que podrían verse seriamente afectadas si el proyecto final no contempla un análisis detallado y profundo de las alternativas de solución que se determinen para resolver esa problemática de los cruces de vías. Esas alternativas deben evaluarse teniendo en cuenta la facilidad y seguridad de tránsito para peatones y automovilistas pero priorizando al peatón, a los discapacitados y sobre todo evitando la sectorización de la ciudad que pueden ver comprometida su comunicación por elegirse una opción equivocada. Baste solo el ejemplo del túnel de Avda Mosconi y Sanabria bajo el FC Urquiza. Ese túnel ha significado el aislamiento e incomunicación de los habitantes entre las vías del FCU/ Avda Gral Paz y Gualaguaychu.</p> <p>Por eso insisto que previo al llamado a licitación de la obra de electrificación, cualquiera sea la que se pretenda realizar, se lleven a cabo los estudios pertinentes de impacto ambiental, económico y social que podrían afectar a los ya mencionados</p>	<p>Estimado Eugenio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			habitantes y transeúntes de la Comuna 11. No dejar de considerar los arroyos subterráneos que corren por esa zona (ej. Arroyo Vega) que, aún sin interrupción de sus cursos como podría suceder si se proyectan Cruces bajo nivel (CBN), ya dan problemas de anegamiento en zonas como Nueva York y Segurola.	

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	¿Prefiere progresar o seguir cagando en un balde?	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Si, deben hacerlo	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	La mejor idea hasta ahora es “en trinchera” una obra para siempre	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la mejora	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Si, hay que cuidar el medio ambiente y contaminar menos.	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Cierto pero en una ciudad consolidado puede no ser totalmente alcanzable.	Estimado Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con ellas que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto. La construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
23/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Se debería contemplar la reutilización de espacios linderos al ferrocarril para la creación de paseos verdes o mini espacios de recreación que vinculen así mejor al ferrocarril con la gente. Por ejemplo en la estación Devoto de la LSM hay un espacio de cemento sin utilizar donde antes funcionaba un restaurante en concesión en terrenos de la LSM y que hoy esta desocupado. Eso podría reutilizarse en favor del espacio público.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien las obras mencionadas no se contemplan dentro del alcance de este proyecto que se centra en los trabajos necesarios para la Electrificación de la Línea, se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios Municipios con intervención en estaciones, su accesibilidad y entornos.
23/9/2022	Vecino	Si	Si bien es cierto que el impacto ambiental, en referencia a lo que señalan, será positivo, de concretarse la obra tal como está prevista, realizando un tunel cada 250 metros promedio, el impacto ambiental, hídrico, social, económico en el barrio será profundamente negativo. Experimentamos ya lo que ocurre en el tunel construido en contra de la opinión delos vecinos, sobre la Avda. Nazca. Este ha dejado una zona insegura, un refugio totalmente inadecuado para personas en situación de calle y perjuicios para comerciantes y vecinos.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	Pronto realizar electrificación.	Estimado Aldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Casualmente los vecinos de los barrios de Villa Devoto y Villa del Parque pedimos los estudios de IMPACTO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONÓMICO-COMERCIAL, HÍDRICO y URBANÍSTICO pero en la TOTALIDAD de la obra prevista de 11 a 14 túneles de 300 Mts cada en un radio de 4 km, es decir, 1 túnel cada 2 cuadras, más 2 puentes, más la clausura del sistema vehicular de Cuenca, obras que reemplazarían a las barreras, las cuales deben ser eliminadas pero reemplazadas por obras que no perjudiquen a los vecinos. La propuesta de los vecinos es estudiar el Tren en trinchera a cielo abierto, una obra que se realizaría en las vías y no perjudicando las arboledas y verde que serían también eliminados con las moles de cemento que nos quieren imponer.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada María Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	<p>Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	<p>La vibración rompe mis paredes</p>	<p>Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto de mejora incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que contribuye a la disminución de las vibraciones generadas por el paso de las formaciones.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	La vida de los vecinos no puede cortarse de un lado a otro de las vías, ni tampoco generar inseguridad por pasos subterráneos	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	Está bien.	Estimado Lorenzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Si, puede disminuir gases	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	No	Qué den mejor Servicio y no promesas	Estimada Salomé, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
23/9/2022	Vecino	Si	Es correcto.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Reducir los ruidos y cuidar el medio ambiente es necesario	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantasticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traería aparejado para Villa del parque y V. Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitacion de cualquier obra de electrificación sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALYERNATIVAS que sr podrían llevar a cabo en comuna 11 , como lo exige la ley 123 de CABA.</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
23/9/2022	Vecino	No	No	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	<p>Estimada Lisette, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Al estar elevado, el espacio bajo las vías se podría aprovechar tanto comercial como en espacio verde público.</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la intervención bajo el viaducto para el tramo Retiro-La Paternal. Sin</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				embargo, cabe mencionar que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene previsto realizar obras sobre los bajo viaductos con el objetivo de aprovechar esos espacios.
23/9/2022	Usuario	Si	No escuchar ruidos,es muy importante!	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Mmmm	Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas obras para el ferrocarril son algo contradictorias respecto a las consecuencias que traerán aparejadas en Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS, que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires</p>	<p>Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
23/9/2022	Vecino	No	<p>Solicitamos que se realice estudio de impacto ambiental estratégico... cuantos arboles tendrán que sacar para armar los tuneles??</p>	<p>Estimada Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o</p>

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	X	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	No	Los ruidos actualmente los niveles son mas bajos en ciertos tramos del recorrido, pero en otras partes se mantienen Las vibración tienen una situación similar	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Ya padecemos durante las obras del San Martín. La estación Villa del Parque dejó de ser lo que fue antaño. Convirtieron un jardín en un basural. Dudo que el impacto ambiental sea beneficioso.	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	<p>Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados. Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados de cada una de las alternativas que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
23/9/2022	Vecino	Si	También es importante cuidar el medio ambiente de gases y ruidos	Estimada Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Viviendo cerca de la vía reducir el ruido sería ideal ya que al momento que pasa la locomotora no se escucha otra cosa que no sea la misma	Estimada Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado José Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	Pero si se opta por el tren en trinchera a cielo abierto	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	El uso de energías limpias favorecera la protección del medio ambiente.	Estimado Omar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Ya explicado arriba	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	El San Martín forma parte del barrio. Sus estaciones, sus sonidos,...son característicos del barrio. No queremos perderlos	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	La electrificación colabora con la modernización del sistema ferroviario (reducción de tiempos, agilidad en el servicio, etc) pero, al mismo tiempo, deteriora la calidad y la estética del barrio, dejando sin circulación peatonal y vehicular a los comerciantes pequeños y medianos que viven gracias a los ciudadanos que necesitan satisfacer sus demandas de productos y servicios en el barrio. Estos negocios quedarían desérticos, sin clientes, divididos por un Paso Bajo a Nivel que muchos transeúntes evitarían cruzar por miedo a la inseguridad. Necesitamos poner en valor el barrio y no deteriorar su status.	Estimada Mariela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	Mayor seguridad para el pasajero, las formaciones y los sistemas de	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			emergencias ante imprevistos.	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Otros	Si	<p>Por supuesto. La utilización de motores eléctricos de corriente alterna asíncronos repartidos en las formaciones, la alimentación aérea de 25Kv, el frenado regenerativo y el diseño de "marchas tipo" que contemplen la circulación "a la deriva"; redundan en un consumo energético mucho mas bajo y eficiente que el de las locomotoras diesel-eléctricas.</p> <p>Los ruidos y vibraciones en las vías férreas se producen principalmente en las juntas de riel eclisadas.</p> <p>La instalación de vías con Riel Largo Soldado (RLS) y los ADV's de agujas elásticas, con juntas también soldadas; disminuye de manera considerable, no solo el impacto sobre el suelo si no también el mantenimiento de la parrilla de vía, aumentando su vida útil.</p> <p>Entonces, si el principal inconveniente de las vías son las juntas de riel, se debería optar por la utilización de sistemas de detección de trenes en vía y de separación de cantones que prescindan de las "juntas aisladas" (las cuales no dejan de ser eclisadas en ninguna de sus variantes, armada o colada). Los sistemas de detección de trenes por</p>	<p>Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el proyecto prevé para el sistema de señalamiento definitivo la detección de trenes por circuitos de vía de audiofrecuencias y para las etapas de migración con contadores de ejes. Ambos sistemas prescinden de la necesidad de utilizar juntas aisladas, lo que permitirá la renovación de vías con riel largo soldado sin afectar la continuidad y características del mismo en ninguna de las etapas de la obra, a la vez que permitirá una migración con mínima afectación al servicio.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			loops de inducción son una de las opciones.	
23/9/2022	Vecino	Si	Si al Tren trinchera NO A LOS TÚNELES	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados. Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la propuesta	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Esto debe venir acompañado x inversiones en el sistema eléctrico nacional con fuentes q no emitan GEI. Renovables hidráulicas nucleares	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	Debe acompañarse por inversiones en el sistema eléctrico nacional q no emitan acrecentando el efecto invernadero. Renovables, nucleares.	Estimada Lidia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país.
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	HAGANLO URGENTE	Estimado Esteban, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Me interesa que no allá más paso a nivel	Estimada Jaquelin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Sin embargo estas obras para el ferrocarril no se condicen con la muerte que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes. Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
24/9/2022	Usuario	Si	<p>Coincido en lo que mejore nuestra calidad de vida</p>	<p>Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Si se hace como esta ahora SIN modificR el paso nivel me parece optimo</p>	<p>Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Antes de hacerlo llamen a consulta general y vean otras opciones	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. Sin embargo, cabe mencionar que el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Asimismo, el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	Para quienes viven frente a las estaciones disfrutarán de la reducción de ruido	Estimada Olga, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Otros	Si	Repito la obra de electrificación debe ser posterior o en simultáneo con el soterramiento	Estimado Rogelio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Pero si NO REALIZAN OBRAS EN TRINCHERA O VIADUCTO, LAS CONSECUENCIAS SERÁN DE UN DETERIORO Y UN IMPACTO EN LOS BARRIOS QUE ATRAVIESA DE UNA AUN MAYOR , INSEGURIDAD, DESCONEXIÓN FÍSICA Y	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>DETERIORO DE LAS CALLES DONDE QUIEREN PONER PASOS BAJO, IMPACTO AMBIENTAL EN LOS RÍOS SUBTERRÁNEOS QUE CORREN PARALELOS A LAS VIAS.</p>	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>*SE REACTIVÓ EL PROYECTO DE ELECTRIFICACIÓN DEL FSM*</p> <p>HAY UNA *CONSULTA PÚBLICA VIRTUAL*. Tenés que saber que la electrificación trae como *obras complementarias indispensables* la eliminación de todos los pasos a nivel. La planificación gubernamental indica que se van a hacer: *11 TÚNELES + 2 PUENTES + LA CLAUSURA DEFINITIVA DEL PASO A NIVEL VEHICULAR DE CUENCA.*</p> <p>El gobierno está haciendo una *Consulta Pública Virtual* que estará abierta desde el *12/9 al 26/9*.</p> <p>Es *IMPORTANTE* que los *vecinos solicitemos al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras*:</p> <p>a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto.</p>	<p>Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.	
24/9/2022	Vecino	Si	Muchos tiempo parados los automóviles con la barrera baja , ca ser más contaminante. X eso primero el soterramiento	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
24/9/2022	Vecino	Si	Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados. Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo con todo los cambios que tengan un mejor impacto en el ambiente	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Muy bueno	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	La tendencia mundial al uso de la electricidad en el transporte es un hecho	Estimado Enrique, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy conforme	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Otros	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicionan con el ruido que se genera para el vecino de Villadel Parque y Devoto de la construcción de los túneles y puentes mencionados. Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DECADA UN A DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Mejorar la calidad del aire y la emisión de gases es sumamente importante.</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Según lo mencionado en el apartado 1 la eliminación de pasos a nivel requiere el estudio de impacto ambiental estratégico y acumulado del conjunto de las obras en cada una de las alternativas para cumplir con la ley 123 de Ciudad de Buenos Aires</p>	<p>Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	La protección del impacto ambiental es importante, así como la vida en general y comercial de los barrios, que podría verse afectada por la construcción de túneles.	Estimada María Rita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Primero se debe considerar que con las obras de túneles en calles angostas como Cuenca y las paralelas con cruce de vías pueden surgir derrumbes y daños en edificios altos que están en la zona. Además de la división y separación que provocaría entre uno y otro lado del túnel. Por experiencia no se puede pasar caminando por ningún tunel, inseguridad, inundaciones, inadecuado para gente con discapacidad y con carros de bebés, etc. El impacto ambiental es solo por el combustible?? Y nuestras vidas, casas y entorno no sufrirían un impacto ? Y los ruidos mientras duran las obras que se extienden por años? Evalúen mejores alternativas.	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero, como efecto pernicioso ,estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para los vecinos de Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero, como efecto pernicioso, estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para los vecinos de Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Rosa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero, como efecto pernicioso, estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para los vecinos de Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero, como efecto pernicioso, estas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para los vecinos de Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
24/9/2022	Usuario	Si	<p>Si.. como así deben modificar las estaciones que tienen como emerge Cía en caseros y otras</p>	<p>Estimado Germán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien las obras mencionadas no se contemplan dentro del alcance de este proyecto que se centra en los trabajos necesarios para la Electrificación de la Línea, se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios Municipios con intervención en estaciones, su accesibilidad y entornos.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	Estás obras destruirán los barrios de villa devoto y villa del parque, se deberían hacer estudios ambientales y profundizar el esfuerzo para preservar estos barrios de este impacto terrible	Estimado Ricardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
24/9/2022	Vecino	No	No quiero túneles	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	Si bien no habrá gases por el diésel que porcentaje representa en la población general	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la electrificación, pero si se van a sacar los pasos a nivel, solicito la construcción de una trinchera ferroviaria a cielo abierto (soterramiento de la vía) , que en principio podría ir desde la calle Empedrado hasta Patio Alianza (Santos Lugares) o Continuar del Viaducto en Altura desde la estación Paternal y sacar el puente de la Av. San Martín como se hizo en la Av. Juan B. Justo y Córdoba. Previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
25/9/2022	Vecino	No	Negativo, ya que esto traerá aparejado talas indiscriminada de árboles de la zona, modificando íntegramente el barrio y su geografía, contribuyendo a la contaminación de uno de los pocos barrios verdes que quedan en la capital	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a la afectación a ejemplares arbóreos durante la obra, mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) se establece que queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto. En caso de afectación, se prevé su

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
25/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Sí a la electrificación pero no a los túneles. Sólo benefician a los autos, no a los vecinos. Separan barrios, complican a los peatones, hacen al barrio más inseguro e intransitable	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Si realmente disminuyen los ruidos y las grietas en las casas aledañas está bien.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo,pero todo lo demás anula lo bueno de electrificar,800 arboles que no estarán,impactó ambiental sonoro tbdeben evaluar la factibilidad.la ley 123 de caba lo dice además,no se puede improvisar y destruir nuestra vida nuestra paz,pensar en discapacitados,adultos mayores y la inseguridad de túneles o viaductos ni que hablar	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La cifra de 800 árboles extraídos a la que alude, entendemos que está vinculada a la ejecución de túneles, obra no contemplada por el presente Proyecto, siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto. En cuanto a la eventual afectación a ejemplares arbóreos durante la obra, la cual será ínfima en comparación al número que menciona, mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) se establece que queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	Para realizarlo deben talar árboles y destruir el barrio. Podrían elegir que el tren corra en trinchera a cielo abierto	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Ezequiel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Coincido.	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Esta fantástica obra deberá ser acompañada de Estudios de impacto ambiental de las obras en la comuna 11 . TÚNELES, TRINCHERA y TREN EN ALTURA.(según la ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires. Y que se le dé importancia a la obra del ferrocarril y a las personas que transitan por el barrio de a pie que en el caso de túneles se convertirían en los más perjudicados	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Acompañado de los impactos ambientales que puede ocasionar una mala obra en la comuna 11. Los cuales deberían tener un estudio de impacto ambiental también. En el último tiempo hemos peleado mucho para que se descarten los túneles como obra porque producirían un cambio sustancia, dejaríamos de pasar a nivel y arruinarían el diseño que se logró con la fundación del barrio de VILLA DEVOTO	Estimado Elvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
25/9/2022	Vecino	No	Si bien es cierto, no sé tiene en cueyel impacto ambiental de aumentar el porcentaje de cemento y hormigón y la pérdida de espacios verdes asociada a la construcción de tuneles para vehículos y peatones. Creo que se debe buscar alternatibaicomo el soterramiento del tren, lo que permitirá mantener el barrio comunicado y más seguro,sin perder su estructura actual, privilegiando el aumento	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			de plazas verdes sobre el ferrocarril.	
25/9/2022	Vecino	No	Los vecinos de la zona vonocemos el ruido del tren, pero también, el movimiento de personas en la zona, y el tránsito, q ha en a la seguridad, y al centro de V del Parque	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Sin comentarios	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Siempre que con tuneles no dividan el barrio	Estimada Rafaela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Solo si el proyecto es tren en trincheras	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	<p>En cuanto a la emisión de GEI, repito, sería mejor utilizar paneles solares. Con respecto a la generación de ruidos y vibraciones, destaco la etapa de operación ya que afecta de forma directa a vecinos que vivimos frente a las vías y por otro lado, el acceso de un lado a otro del barrio por medio de los pasos a niveles que serán cerrados lo cual impedirá el normal desarrollo de nuestras actividades.</p>	<p>Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien este proyecto se encuentra enfocado principalmente en la sustitución de la energía de tracción. Trenes Argentinos está impulsando proyectos para la implementación de suministro de energía auxiliar en estaciones a partir de paneles de generación solar. Respecto a la generación de ruidos y vibraciones, el presente proyecto de mejora incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y Paternal-Pilar, lo que contribuye a la disminución de ruidos y vibraciones generadas por el paso de las formaciones. Finalmente, cabe mencionar que el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Asimismo, el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires</p>	<p>Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Shirley, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Shirly, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
25/9/2022	Vecino	Si	<p>Creo necesario la mejora en vías y aparatos afines.</p>	<p>Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto prevé la renovación completa de la infraestructura de vías tanto en sectores de corrida como en cambios,</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				con tecnología de riel largo soldado y durmientes de hormigón también en los ADVs y un moderno sistema de señalamiento con protección automática de trenes por ATS.
25/9/2022	Vecino	No	Idem respuesta anterior	Estimada María José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Evitar cortar árboles, poner atención a este impacto ambiental también	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a la afectación a ejemplares arbóreos durante la obra, mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que integra el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se establece que queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto. No obstante, no se prevé una afectación importante de ejemplares, aunque es probable que, en sectores puntuales, los ejemplares más cercanos a zona ferroviaria pudieran requerir de una poda. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
25/9/2022	Vecino	No	Ídem anterior. La ida es buena pero antes deben clarificar y resolver el tema del pasos a nivel que se van a anular, ya que si hacen túneles, son inseguros y dificultosos para adultos mayores. Tampoco pueden hacer uno cada 2 cuadras, y el tiempo de obra llevara mucho tiempo. Dejando al barrio partido por mucho tiempo.	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
25/9/2022	Vecino	No	...	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
25/9/2022	Vecino	Si	<p>Pero en trinchera, sin túneles</p>	<p>Estimada Sara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	No!!!! las obras previstas en Villa Devoto y villa del Parque solo garantizan el paso del tren y no tienen en cuenta el impacto ambiental que generan los túneles única opción evaluada en esos 4,2 km de vías. y que garantizas el otorgamiento del crédito. Los túneles se evaluaron por los documentos generados y por mi presencia en la audiencia publica individualmente y no hay estudios de impacto ambiental acumulado como lo exige la ley 123 de la ciudad de Buenos Aires. No estan contemplados los discapacitados, sus movimientos y el estacionamiento de sus vehículos.	Estimado Rodolfo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	No!!!! las obras previstas en Villa Devoto y villa del Parque solo garantizan el paso del tren y no tienen en cuenta el impacto ambiental que generan los túneles única opción evaluada en esos 4,2 km de vías. y que garantiza el otorgamiento del crédito. Los túneles se evaluaron por los documentos generados y por mi presencia en la audiencia pública individualmente y no hay estudios de impacto ambiental acumulado como lo exige la ley 123 de la ciudad de Buenos Aires. No están contemplados los discapacitados, sus movimientos y el estacionamiento de sus vehículos.	Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>en villa devoto y villa del parque no esta conplatos el impacto ambiental que generan los 11 túneles previstos que implican tala de de mas de 200 arboles solo en los 5 túneles de vial devoto que ya tienen audiencia publica, No contemplan estacionamientos ni el paso de adultos mayores, discapacitados, familias con niños, chicos de colegio</p>	<p>Estimada Juana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	Reconozco el impacto ambiental que mejora en cuanto al paso del tren pero no tiene en cuenta el impacto ambiental que generan los túneles previstos en devoto a los vecinos que como ya mostró la experiencia en los temas, no son aptos para personas mayores y discapacitados, generan zonas fantasmas e inseguras, implican la tala de mas de 200 arboles centenarios, se inundan y acentúan aun mas la barrera que significan las vías dividiendo al barrio.	Estimada María Mercedes, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
25/9/2022	Vecino	Si	En estos momentos los problemas de ruido y vibraciones, como también la emisión de gases nos afectan enormemente	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimada Valentina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>El beneficio que traerá aparejado dichas obras es muy importante pero ¿a costa de que? Villa del Parque y Devoto y todos sus comercios se verán sacrificados en favor de dicho fin como así también los vecinos del barrio que verán seriamente afectada su circulación e ingreso a dichos establecimientos. Villa del Parque y Devoto cuentan con calles comerciales importantes, históricas que si este proyecto sigue adelante desaparecerán. Los barrios cuentan con centros de salud historicos que atienden miles de pacientes diarios los cuales verán seriamente afectada la circulación e ingreso a los mismos.</p> <p>Por eso solicito que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación de la línea San Martín el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían llevar a cabo en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.</p>
25/9/2022	Vecino	No	<p>Disminuir no es erradicar y se producirán otras. El mantenimiento de las formaciones constante siempre optimiza el rendimiento</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo. Porque la electricidad en nuestro país es generada por las centrales Nucleares y las centrales hidroeléctrica .	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Paraalimentar los trenes hay que generar electricidad. Eso se . hace con combustible	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
25/9/2022	Vecino	No	Para generar la electricidad necesaria se precisa una usina que contamina mucho más que las locomotoras	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente.
26/9/2022	Usuario	Si	Es correcto tenemos que cuidar el medio ambiente	Estimada Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	no estoy de acuerdo con construccion de tuneles.. evaluacion alternativa, trincheras a cielo abierto	Estimada Dora, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	Se solicita que se realicen los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL de cada alternativa.	Estimada Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. Sin embargo, cabe mencionar que el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Asimismo, el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	Entiendo que es muy MUY IMPORTANTE antes de que se siga adelante con este tema (Electrificación Línea San Martín) se realicen los ESTUDIOS NECESARIOS PARA QUE EL IMPACTO AMBIENTAL EN LOS BARRIOS Y FUNDAMENTALMENTE ENTRE LOS VECINOS ASI COMO EN LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE LOS MISMOS se vean afectados lo menos posible y tengan un IMPACTO POSITIVO EN LA CONVIVENCIA URBANA.	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. No obstante, cabe enfatizar que no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto, como por ejemplo pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes.
26/9/2022	Vecino	Si	La electrificación es lo mejor q nos puede pasar. A los vecinos a los usuarios. Pero no los túneles. Los túneles destruyeron la fisonomía del barrio y su seguridad.	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	En este punto también habría dicho que si, si no supiera el daño que el gobierno nacional va a producir con las obras complementarias que son absolutamente necesarias, como la eliminación de todos los pasos a nivel desde Empedrado (CABA) a José C. Paz (Provincia de Buenos Aires) que va a	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			reemplazar con túneles sin haber hecho previamente la evaluación de alternativas (tren en trinchera - PbN y continuación de viaducto en altura) ni los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados que van a producir el conjunto de los túneles que prevé construir el Estado.	sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	El medio ambiente de Villa del Parque y Devoto se va a deteriorar con los 11 túneles + 2 puentes + la clausura definitiva del PaN vehicular de Cuenca (es la calle principal de nuestro centro comercial), que son las obras con las que eliminarán las barreras. Van a talar 800 frondosos árboles, se van a perder empresas y fuentes de trabajo porque cuando se hacen estos túneles los comercios cierran porque no venden, porque la gente ya no pasa por allí.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	<p>Respecto a esos aspectos principalmente podría tener un impacto positivo pero en cambio el documento es muy vago y no demuestra el impacto real de la ubicación de la SET frente a la Reserva Natural Urbana El Corredor (ni justifica porqué se considera que no impacta), así como también no se analizan debidamente los riesgos de estar a escasos metros del cauce del Río Reconquista, en un contexto de aumento de inundaciones según marcan las proyecciones climáticas para la cuenca. Utilizan un estudio que por la infografía tiene por lo menos 20 años.</p>	<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El emplazamiento de la SET se encontrará a más de 200m de la Reserva Natural Urbana El Corredor. La base de la SET estará a la altura de las vías del FC San Martín, y el edificio estará emplazado sobre pilotes, con el propósito de no reducir la superficie absorbente ni interrumpir el normal escurrimiento de las aguas. La base del edificio estará por encima de los máximos registros históricos de crecidas para el área. Si su inquietud refiere a un eventual impacto de la SET en su etapa operativa producto de campos eléctricos y campos electromagnéticos, la distancia (o cercanía, según se la perciba), no es una variable contemplada dentro de la normativa vigente. Según la Resolución 77/98 de la Secretaría de Energía, se establece un límite de 25 μT en el borde de la franja de servidumbre, fuera de ella y en el borde perimetral de las subestaciones, medido a un metro del nivel del suelo. Para asegurar que las emisiones de la SET se encuentren por debajo de dicho límite, se realizarán mediciones de campos electromagnéticos de base y en operación. Cabe enfatizar que en Proyectos similares realizados por el Ministerio, como en el caso de la SET Quilmes que alimenta al FC Roca, los valores registrados una vez entrada en operación no superaron los 2,5 μT, es decir, unas diez veces por debajo del máximo requerido por la norma. El impacto sobre la cuenca visual será mitigado con la plantación de una cortina forestal con especies nativas asociadas al bosque ribereño. Finalmente, los impactos que pudieran producirse durante la etapa constructiva serán manejados a partir de lo establecido en el PGAS.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	<p>Estas fantásticas obras para el ferrocarril no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa del Parque y Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados.</p> <p>Por eso solicitamos que previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín es imperioso que el gobierno argentino realice los ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL ESTRATÉGICOS Y ACUMULADOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS que se podrían realizar en la Comuna 11, como lo exige la Ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.</p>	<p>Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Al momento de enumerar los sectores con concentraciones importantes de árboles, se observa (pág. 26): Se omite Reserva Natural Urbana El Corredor (se cita más adelante como Reserva Natural). Se omite arbolado del Corredor Aeróbico de la Avenida Francia entre Santa Fe y estación Muñiz (araucarias y otras especies). Se omite arbolada con características a conservar en caso de extender vías sobre la trama del partido de San Miguel la forestación en el área de AID debería ser con arboles del bosque</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) para el Proyecto de Electrificación será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. No obstante, se aclara que la identificación de sectores con concentraciones de árboles corresponde únicamente a los que se encuentran dentro del área de proyecto y podrían sufrir una eventual afectación en el marco de las obras. No es el caso de la RNU El Corredor, por lo que no es relevante su identificación en este caso. Por otro lado, actualmente no se está considerando la cuadruplicación de las vías en San Miguel. Está indicado en el EIAS, como así también se indicará en los</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			ribereño. falta un plan de contingencia en caso liberación de SF6, debido a un funcionamiento anormal del sistema por una falla, y contaminación de suelos y cuerpos de agua por derrames accidentales de aceites utilizados en los transformadores.	pliegos, que toda forestación a generar en el marco del proyecto deberá realizarse con ejemplares nativos. En cuanto al plan de contingencia por liberación de SF6, dentro del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) se detalla un Programa de Contingencias que incluye un Plan de Contingencia por accidentes o fugas de SF6, el cual contará con capacitaciones sobre las medidas de seguridad a tener en cuenta.
26/9/2022	Vecino	No	Las formaciones diesel usadas actualmente pueden mejorarse para reducir el uso de combustible fósil	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Eso sería excelente, pero preferimos trincheras a cielo abierto o, cómo en el metro de Santiago de Chile, paso en altura. Es muy importante la seguridad de los vecinos peatones para pasar de uno a otro lado. En especial, niños y ancianos. Evitar aislamiento, túneles oscuros y posibilidad de asaltos y violaciones.	Estimada Alicia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Usuario	Si	Que el desarrollo y la obra en sí sea óptima. Gracias	Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Tuneles NO	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	Es interesante la reducción de la contaminación pero se debe tener en cuenta que los túneles entre villa del parque y saenz Peña afectan notablemente el normal funcionamiento de los barrios generando una división enorme geográfica.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	Hagan trinchera subterránea a cielo abierto. Hagan sus negocios espurios, pero sin joder la vida de 2 barrios, que no necesitan que el político de turno, destruya su fisonomía de décadas.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Otros	Si	Estoy de acuerdo, mejoraría el impacto ambiental. Lo mismo debería hacerse con el transporte público. Hoy en muchos países se vuelve al sistema tranviario, no contamina, no rompe los pavimentos y es silencioso. Mismo sucede en Rosario que tiene sistema de trolebuses y/o bien omnibuses eléctricos.	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo Educativo	No	Si la electrificación se realiza como lo propuesto, genera impactos netos negativos al deforestar. La energía que utiliza no es limpia y se produce a distancia con pérdidas.	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que se alimenta con energía proveniente de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. Asimismo, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2 considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente. En cuanto a la afectación a ejemplares arbóreos durante la obra, mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que integra el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se establece que queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto. No obstante, no se prevé una afectación importante de ejemplares, aunque es probable que, en sectores puntuales, los ejemplares más cercanos a zona ferroviaria pudieran requerir de una poda. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
26/9/2022	Vecino	Si	Creo que sí, no tengo conocimiento suficiente para saber cuál es la ganancia	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Usuario	Si	Siempre es una mejora que se reduzca el impacto ambiental, actualmente la zona de la estación y las vías, es muy sucia y contaminante. No solamente por los derrames o perdidas que puedan tener las formaciones de combustibles, sino por la basura que se genera en el entorno. Al no poder circular por las vías va a mejorar también la contaminación, no solo en el ambiente en si por la disminución del uso de petróleo, sino también al ambiente que rodea a la estación.	Estimada Ileana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Coincido	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	En realidad espero que sí, pero no tengo certeza	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	Sí, la electrificación va a permitir mejorar la calidad del aire. Sólo tenemos que ver como reemplazar las barreras. Los túneles no son una buena opción.	Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	No estoy de acuerdo con la clausura del PaN de cuenca	Estimada Noemí, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En tal sentido, no contempla clausura de PAN existentes.
26/9/2022	Vecino	Si	Independiente de los estudios que deban hacerse acerca respecto al impacto ambiental, por favor considerar: De optarse por la construcción de tuneles preocupan: La inseguridad de la zona, sobre todo de los peatones Riesgo hidrico Daño economico, disminucion del valor patrimonial de inmuebles, perdida de fuentes de trabajo y degradacion del territorio Daño ambiental por extraccion de arboles	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En tal sentido, no contempla la eliminación de pasos a nivel existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los mismos.
26/9/2022	Vecino	Si	Si a medias, porque hay que saber que la electricidad consumida por las formaciones no sea producida por combustibles fósiles pero si, va a ser más eficiente. En cuanto a la renovación de la infraestructura de vía, es fundamental para bajar los tiempos de viaje y no olvidarse de renovar ADVs!!	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión, la energía proviene tanto de centrales generadoras hidráulicas, nucleares, térmicas, eólicas y solares ubicadas en diferentes puntos del país. En este sentido. el Estado Nacional se encuentra en una transición energética a una matriz menos dependiente en combustibles fósiles. Por otro lado, el cambio del sistema de tracción a diésel por el sistema eléctrico implica una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a la eficiencia del sistema eléctrico, que tiene un factor de emisión de CO2

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				considerablemente inferior al de las formaciones diésel utilizadas actualmente. Del mismo modo, el proyecto prevé la renovación completa de la infraestructura de vías tanto en sectores de corrida como en cambios, con tecnología de riel largo soldado y durmientes de hormigón también en los ADVs.
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	De acuerdo. Aunque se podrían electificar además los colectivos, si realmente el tema fuera los Gases de Efecto Invernadero.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Representante de Organismo Municipal	Si	Estoy de acuerdo, pero los tendidos de las catenarias son electroductos de entre 13,2 o 25Kv, lo que supone campos electromagnéticos a lo largo de toda la traza, pero no se indican gálibos ni servidumbres por los campos que generará este tendido sobre casas y espacios linderos a la zona de vías. Tampoco se indica cómo se monitorearán. Sólo se indican mediciones en torno al SET antes y después de su puesta en funcionamiento.	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El diseño de los sistemas tanto de tracción como de distribución contempla un bajo nivel de emisiones electromagnéticas. En comparación con los electroductos utilizados para la distribución de energía eléctrica del ámbito urbano y sub urbano, estos tendidos ferroviarios manejarán niveles de corriente mucho menores que redundan en menores niveles de campo electromagnético. Las mediciones realizadas recientemente sobre la traza del Ferrocarril Roca, que posee un sistema de electrificación de las mismas características de este proyecto, corroboran el bajo nivel de estas emisiones, bastante por debajo de los límites que indica la normativa vigente, Asimismo, es importante enfatizar que no va a haber tendido de catenarias sobre viviendas, ya que el mismo se ejecutará exclusivamente sobre zona ferroviaria. Por otra parte, se debe señalar que los valores de campo eléctrico y campo magnético decrecen con la distancia. Como usted bien indica, son proporcionales a la intensidad de la corriente que circula por el conductor, e inversamente proporcionales al cuadrado

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				de la distancia que separa al conductor con el punto desde donde se esté midiendo. No obstante, el proyecto contemplará la verificación de las mediciones en operación, con el objeto de asegurar el mantenimiento por debajo de los límites permisibles.
26/9/2022	Otros	No	Estás fantásticas obras no se condicen con el lastre que traerá aparejado para Villa Del Parque y Villa Devoto la construcción de los túneles y puentes mencionados. Por eso solicito que, previo al llamado a licitación de cualquier obra de electrificación que se vaya a realizar sobre la línea San Martín, que el gobierno argentino realice :Estudios de impacto ambiental estratégicos y acumulados de cada una de las alternativas que se podrían llevar a cabo en Comuna 11, tal como exige la ley 123 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. De este modo, los estudios ambientales específicos y/o complementarios que fueron y serán realizados corresponden específicamente a las distintas obras y/o componentes que integran el Proyecto de Mejora Integral. En tal sentido, no se prevé realizar EIAS sobre obras que no están dentro de los alcances del proyecto.
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Si	En el informe de IA, dicen que en las interferencias harán PBN.... son pasos bajo nivel?	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	El tren es un medio de transporte masivo, eficiente y su impacto ambiental es muy reducido	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Al mejorar un transporte público masivo, más gente dejará de usar el auto para ir, por ejemplo, a Pilar, lo cual es más amable con el medioambiente	Estimada Melisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Es importante contar con un mejor servicio y que sea para beneficio de los vecinos a las vías	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

Eje 3: Mejoras en la seguridad vial y ferroviaria

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Lautaro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Sí	Estimada Fátima, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Si. Que el tren vuelva a dar información auditiva sobre las estaciones actual y la próxima.	Estimada Eliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
12/9/2022	Usuario	Si	Con respecto a la seguridad vial todo va a depender que el servicio de electrificación y seguridad funcione correctamente	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
12/9/2022	Vecino	Si	La seguridad es uno de los puntos clave de este desarrollo	Estimado Eric, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Vecino	Si	Es correcto. Las formaciones eléctricas tienen mejor aceleración y frenado que las acarreadas por locomotoras diesel.	Estimado Nikolai, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Representante de Organismo de Salud	Si	Mejora en la seguridad, confiabilidad y confort del servicio. Mayor vida útil para el material rodante y menos mantenimiento	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Sin comentarios.	Estimado Nicolás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Bien.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	No	Coincido	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Todo lo relacionado a seguridad operativa para los trabajadores, los usuarios, y las personas que viven en cercanía a la red es positivo. Igualmente hay cosas como la siniestralidad que no solo deben ser combatidos desde el lado de la infraestructura y la operación, sino que deben llegar a la concientización de la población.	Estimado Joaquín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	La construcción de pasos a distinto nivel, ya sea bajo nivel o puentes modulares como los contratados a Tandanor para la Línea Sarmiento debe realizarse a la par de la electrificación para permitir un impacto positivo en tiempo real. Además, la realización en simultáneo minimizaría el	Estimado Juan Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			tiempo de eventual afectación a servicios y entorno ferroviarios.	incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
12/9/2022	Vecino	Si	<p>Con el fin de abordar esta cuestión de una manera más integral, para reducir los accidentes al mínimo posible y mejorar el flujo vehicular y peatonal, propongo que desde la Estación La Paternal, en dirección hacia Pilar, el tren continúe en elevación o que descienda y corra en trinchera. Además de la reducción notable de siniestros, también favorecería un mejor tránsito vehicular al evitar embotellamientos. Esto redundaría en una mejora de la calidad de vida los habitantes de las zonas densamente pobladas del AMBA, que son atravesadas por el ferrocarril. La construcción de pasos bajo a nivel han demostrado afectar en forma negativa a los comercios próximos, a la circulación peatonal y a la circulación vehicular de cercanía. En otras palabras, esos túneles sólo sirven a quienes están de paso, no a quienes vivimos en los barrios, que casi no los usamos. Además, se ven saturadas otras calles aledañas debido a la interrupción que provoca la presencia del paso bajo nivel, que debe ser prolongado por la cantidad de vías que circulan en paralelo.</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Vecino	Si	Se tendría una mejor respuesta de frenado al ser eléctricas las formaciones, la electrificación permitiría que toda la línea se automatizada.	Estimado Alan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Si coincido. Además se debe educar a la población desde carteles o folletería en prevención de accidentes. Muy bien por los pasos a nivel subterráneos.	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
12/9/2022	Vecino	Si	.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Fundamental atención a los pasos a nivel a barreras. Conocidos por accidentes, entorpecer el tránsito y limitar la velocidad de las formaciones. Se que es costoso, pero ss una problemática a abordar.	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
12/9/2022	Vecino	Si	Mayor seguridad	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Otros	Si	Deben colocarse cercos en la totalidad de la traza no sólo en tramos puntuales. El ferrocarril tiene que estar completamente segregado.	Estimado Joshua, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Es correcta la apreciación, el presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. En las secciones de los documentos disponibles donde se mencione que la intervención va a ser puntual, es porque en algunos tramos de la traza ya hay cercos existentes. Pero, como se dijo, el cerramiento será completo entre Retiro y Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Deberían cercar el total del ramal y hacer cruces peatonales	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. Del mismo modo, mediante el nuevo sistema de señalamiento se dotará de protección activa a los pasos peatonales actuales.
12/9/2022	Vecino	No	La construcción de túneles perjudicará notablemente al barrio. Se volverá más inseguro. No es lindo caminar abajo de los puentes para hacer una compra a 4 cuadras de distancia. La solución es elevar el tren en zonas comerciales como se hizo en Belgrano/Nuñez.	Estimada Ana Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
12/9/2022	Usuario	No	Estaría bueno mayor seguridad en los vagones a la noche, termina habiendo guardas solo en el vagón que tiene las cabinas	Estimada Bianca, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
12/9/2022	Representante de Organismo o Educativo	Si	Me parece una excelente decisión para devolver a los trenes	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Si	.	Estimada Ángeles, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	La recuperación de energía y la generación de la misma a partir del frenado es otra de las ventajas. Además de mejorar la seguridad de operación	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Si	Muchas zonas puntuales son peligrosas, niños y adultos tiran piedras a los trenes dañándolos e incluso llegando a lesionar a un pasajero, se necesita supervisión de la vía	Estimado Facundo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
12/9/2022	Usuario	No	No encuentro correlación entre las obras mencionadas y la mejora en la seguridad vial. Entiendo que dichos trabajos sí mejoran otros indicadores de desempeño del servicio.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Si	Bueno, esto también está claro, todo lo que se pueda mejorar para la seguridad, bienvenido sea. Pero repito, que todo esto despues no sea en detrimento de la operación, porque después en nombre de la seguridad, se configura el sistema de ATS a una máxima de 60 Km/h "por las dudas" y todo lo que se gasta y se invierte no tiene sentido porque no son mejoras reales en el servicio.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye las obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento con protección automática de trenes por ATS y optimización del tiempo de barreras bajas que permitirá aumentar la velocidad máxima de circulación a 120 km/h.
13/9/2022	Vecino	Si	Es necesario tener un buen cercado para evitar que la gente se siga metiendo por las vías para no pagar el pasaje, pero vuelvo a repetir que espero tengan en cuenta a quienes tenemos que cruzar de lado a lado. No queremos cruzar por túneles dónde nos van a asaltar y/o violar. Hagan como el Metro de Santiago que va en trincheras y tuneles en altura.	Estimada Romina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Del mismo modo, la intervención comprende el cerramiento completo entre Retiro y Pilar, de modo tal de evitar las invasiones a zona de vías que Ud. refiere.
13/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Toda mejora en seguridad siempre es importante	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Toda mejora y modernización en cuanto a señalamiento y sistemas de frenado automático son bienvenidas y necesarias.	Estimado Sebastián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es necesario cerrar todo el tramo para evitar los suicidios	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
13/9/2022	Vecino	Si	de acuerdo con todo	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	De acuerdo	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	La accidentalidad también ocurre por la falta de educación vial en todos los ámbitos sociales. Y falta de control.	Estimada Erika, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente a la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Usuario	No	Idem	Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Será necesario reeducar al pasajero / vecino para evitar riesgos de electrocución, dado el cambio de tecnología.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a su consulta, le indicamos que se implementará la electrificación por catenaria, la cual es

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				considerada una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel.
13/9/2022	Usuario	Si	Casi a diario 1 accidente mortal	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla diversas medidas para mejorar la seguridad tanto de las personas transportadas como de terceros. En particular se implementará un sistema de protección automático de trenes ATS, un sistema de señalización activa de los pasos peatonales y se optimizarán los tiempos de barrera bajas junto con las señales de aviso del estado de las barreras para el conductor del tren. Asimismo, dentro de las obras complementarias se contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza.
13/9/2022	Usuario	Si	Esto no depende del Material Rodante, hay que acompañar la electrificación con un sistema de señalamiento moderno a la circulación de trenes que exigen una mayor cantidad de servicios que se necesitan hoy.	Estimado Silvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el presente proyecto contempla la renovación completa del sistema de señalamiento incluyendo el sistema de protección automática de trenes ATS que permitirá mejorar sustancialmente la frecuencia del servicio y alcanzar los más altos niveles de seguridad.
13/9/2022	Usuario	Si	Si elevaran las estaciones también se evitarían demasiados accidentes que hay casi todos los días	Estimada Marita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla diversas medidas para mejorar la seguridad tanto de las personas transportadas como de terceros. En particular se implementará un sistema de protección automático de trenes ATS, un sistema de señalización activa de los pasos peatonales y se optimizarán los tiempos de barrera bajas junto con las señales de aviso del estado de las barreras para el conductor del tren. Asimismo, dentro de las obras complementarias se contempla

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza.
13/9/2022	Usuario	Si	Factor muy relevante	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	Un sistema ordenado, con señalización clara y precisa, con un mantenimiento adecuado y delimitación efectiva de los trayectos a efectos de evitar consecuencias no deseadas, son básicos a la hora de planificar en pos de la vida y con una alta funcionalidad en lo práctico que considere a la movilidad para el traslado.	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el presente proyecto contempla la renovación completa del sistema de señalamiento incluyendo el sistema de protección automática de trenes ATS que permitirá mejorar sustancialmente la frecuencia del servicio y alcanzar los más altos niveles de seguridad.
13/9/2022	Otros	Si	Aca dicen lo fundamental	Estimada Eloisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Adhiero a disminuir la siniestralidad.	Estimado Rolando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	No	.	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Si	De acuerdo	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	MENOS ACCIDENTES	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	El sistema actual tiene mas de 50 años es hora de actualizarlo	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Las obras que minimicen las posibilidades de accidentes son desde mi punto de vista el camino a un transporte seguro y rápido. Adicional creo que es importante la educación vial y el desarrollo de programas de concientización general del uso de los medios de transporte público y su infraestructura.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el presente proyecto contempla la renovación completa del sistema de señalamiento incluyendo el sistema de protección automática de trenes ATS que permitirá alcanzar los más altos niveles de seguridad. No obstante, también es cierto que la educación vial es muy necesaria para minimizar los riesgos relacionados con la circulación vehicular vial y peatonal, por lo que sus inquietudes serán transmitidas directamente a la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Usuario	Si	ES NECESARIO QUE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE SEA SEGURO Y COMODO PARA QUE SE FACILITE EL TRASLADO POR LAS CIUDADES,	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	de acuerdo	Estimado Aníbal, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	A favor de toda mejora en la seguridad del ferrocarril	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Mas furgones y furgones abiertos, no cerrados que no se pueden usar del olor a paco que hay.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no corresponde al alcance del presente proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, el material rodante que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir será de similares características a las de otras Líneas Electrificadas y contará con furgones abiertos.
13/9/2022	Vecino	Si	Siempre si se respetan los tiempos	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	De forma urgente.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Modernizar la seguridad es importante. Si es que se hace mantenimiento preventivo. Cosa que dudaria que ahora se realice con el material rodante actual.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación completa de los principales sistemas relacionados con la seguridad del transporte: vías, señalamiento, sistema automático de protección, pasos a nivel, sistema de tracción eléctrico, telecomunicaciones, entre otros. Asimismo, Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra en el proceso de adquisición del nuevo material rodante eléctrico que incorpora los más modernos sistemas de seguridad. En su conjunto, todos estos componentes tienen previstos nuevos procesos de mantenimiento predictivo y preventivo que optimizan los recursos y garantizan la seguridad durante todo su ciclo de vida.
13/9/2022	Usuario	Si	Sugiero el soterramiento	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	No	Los cercos están y son funcionales. Que pasa con los pasos a nivel? Vivo en Villa Devoto, CABA, vuelven con los 14 túneles. Quien me va a pagar la depreciación de mi propiedad cuando la encierren entre túneles. Y como vá a quedar mi barrio con túneles monstruosos de más de 300 metros? Inseguridad. Partir el barrio en dos.	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Respecto a los cercos, existen en zonas puntuales de la traza, pero no en toda, por lo que las obras complementarias prevén el cerramiento completo de la misma con el objeto de prevenir accidentes en cruces informales.
13/9/2022	Usuario	Si	MIENTRAS SE PUEDA SEGUIR USANDO EL TREN y PARANDO EN TODAS LAS ESTACIONES ESTA PERFECTO. Sino no hagan nada porque bastante mal la pasamos los usuarios cuando nos quedamos solo con servicio hasta villa del parque	Estimada Aldana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Fundamental mejorar la seguridad, evitar arrollamientos	<p>Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p> <p>El presente proyecto contempla diversas medidas para mejorar la seguridad tanto de las personas transportadas como de terceros. En particular se implementará un sistema de protección automático de trenes ATS, un sistema de señalización activa de los pasos peatonales y se optimizarán los tiempos de barrera bajas junto con las señales de aviso del estado de las barreras para el conductor del tren. Asimismo, dentro de las obras complementarias se contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza para eliminar cruces informales y sin las medidas de seguridad adecuadas.</p>
13/9/2022	Vecino	Si	Aumentar la seguridad de las formaciones beneficia a todos	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	Fundamental!!	<p>Estimado Fabián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	La seguridad, además, debería estar acompañada de personal guardabarrera.	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>
13/9/2022	Usuario	Si	Es un punto muy importante. Contar con cercos perimetrales que permita disminuir la cantidad de accidentes/suicidios y por	<p>Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			ende, mejorar el cumplimiento de los servicios.	completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
13/9/2022	Usuario	Si	es importante trabajar en evitar los pasos a nivel construyendo tuneles vehiculares por ejemplo	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
13/9/2022	Usuario	Si	Sería de mucha ayuda que controlen mucho más y disminuyan la cantidad de gente inadaptados, con malos comportamientos, gente chorra y sobre todo que se pueda viajar de una mejor manera, sin tener estar aguantando olor a marihuana dentro de los vagones, suprimir a la gente cartonera. Cuidar a los usuarios que viajamos día a día con miedo y malas condiciones ya que tampoco cuidan de la limpieza del tren. Mejoras en los horarios y mismo el estado de los vagones que siempre tienen un mal andar y atrasan a uno que tiene responsabilidades que cumplir. Agradezco la predisposición de una mejora en cuanto al servicio.	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Tienen que cerrar con cerco perimetral tipo new jersey toda la trasa. Eliminar los cruces clandestinos.	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias con el objeto de eliminar los cruces informales que Ud. menciona.
13/9/2022	Usuario	Si	Menos accidentes x favor	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Cuanto más rápido y seguro pueda circular el tren, mejor. El objetivo debería ser que las mejoras conduzcan a una reducción significativa y sostenida de los tiempos de viaje, a un incremento de las frecuencias y de la confiabilidad del servicio y a una mayor oferta y diversidad de servicios (por ejemplo, rápidos y servicios cortos a toda hora, no sólo en hora pico)	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
13/9/2022	Vecino	Si	-	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	Es bueno que tengan mantenimiento para evitar que se rompan las máquinas, cosa que es un problema muy recurrente en la actualidad, que causa cancelaciones y malestar en los usuarios.	Estimada Estefanía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	habría que hacer cerramientos en el sector ferroviario dado que hay personas que no miden el peligro y se acercan a las vías pudiendo provocar accidentes fatales.	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
13/9/2022	Otros	Si	Si el servicio va a ser mas frecuente , es imperioso la habilitacion de mas pasos a nivel, ya que para tener en cuenta Jose.c.Paz solo tiene 4 pasos a nivel, siendo la misma cantidad de hace decadas atras, y no teniendo en cuenta la cantidad de vehiculos que se incremento, al igual que pasos peatonales...	Estimado Favio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
13/9/2022	Usuario	Si	Sin dudas es efectivo	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Se deberá instalar bloques muro Jersey en toda la traza y habilitar mas pasos peatonales en los partidos de José C Paz y Pilar para disminuir siniestros.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Evitando tantas demoras	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Si	Un sistema básico al siglo XXI	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Si	necesario, pero realizar lo en tiempo récord o durante las 24hs todos los días para que quede bien terminado y que no perjudique a los usuarios.	Estimada Carins, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.
13/9/2022	Usuario	Si	Tienen que poner más frecuencia de trenes a Pilar, al menos en horario picó. Villa Crespo una vergüenza todo el tiempo que permaneció y continúa inhabilitada. Falta información cuando hay demoras , nadie sabe explicarte que paso, por parlantes para que el usuario al menos busque alternativas de viaje. Falta seguridad, limpieza e iluminación en estaciones como sol y verde que tienen un gran caudal de usuarios. Los servicios actualmente NUNCA LLEGAN A HORARIO, una vergüenza.	Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente el presente proyecto contempla mejorar sustancialmente la frecuencia de trenes en todo su recorrido. El nuevo proyecto contempla la implementación de un nuevo sistema de telecomunicaciones integrado a la infraestructura ferroviaria que permitirá mejorar la comunicación al pasajero y la seguridad a las personas y los bienes patrimoniales. Del mismo modo, los nuevos sistemas integrados de la gestión de la infraestructura y el control trenes permitirán mejorar sustancialmente la regularidad del servicio. Respecto a la estación Villa Crespo, actualmente Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra llevando adelante los trabajos para su habilitación.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	En Pte. Derqui hace falta habilitar pasos a nivel. Es imposible transitar en hora pico y mas cuando manejas un transporte escolar. Diría que habria que habilitar los pasos a nivel de la calle Sucre. Calle Oggigins. Porque es imposible en un centro tan grande tener solo 3 pasos a nivel y cada uno a 1.2km de distancia con la poca frecuencia de trenes que hay	Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. En cuanto a su inquietud puntual, de acuerdo a la Norma SETOP 7/81 (NORMAS PARA LOS CRUCES ENTRE CAMINOS Y VIAS FERREAS), se establece para el cruce que usted menciona, que la solución a adoptarse es a través de un cruce a desnivel, obra que no se encuentra dentro de los alcances del presente Proyecto. No obstante, las gestiones deberían ser realizadas ante el Municipio y la Operadora Ferroviaria, para su consideración y su oficialización, y eventualmente ser incorporados al Proyecto.
13/9/2022	Usuario	Si	.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	No	Tienen un gran problema social con la ocupación de terrenos del ferrocarril sobre las vías, formados por villas miserias y la inoperancia e inútiles que trabajan en el departamento de legales de T.A. empiecen por lo más sencillo que es desalojar los perímetros ferroviarios	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Si	Control en las formaciones y en aquellos lugares donde la gente realiza cruces ilegales, para cerrarlos rápidamente	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente: El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. Del mismo modo, el nuevo proyecto contempla la implementación de un nuevo sistema de telecomunicaciones integrado a la infraestructura ferroviaria que permitirá mejorar la comunicación al pasajero y la seguridad a las personas y los bienes patrimoniales.
13/9/2022	Usuario	Si	Son necesarios puentes peatonales diseñados de forma que ofrezcan la suficiente seguridad y comodidad para no optar por los pasos a nivel. Además se deberían construir nuevos pasos bajo nivel en la zona de Villa Del Parque, Devoto, Caseros (Hornos), El Palomar (Bv. San Martín), Hurlingham (Rodríguez, Ocampo, Necochea, Jauretche y Vergara), Morris (Bolívar, Avilés, Villegas), Bella Vista (Senador Morón, Av. San Martín, Corrientes), Muñiz (Pardo y Conesa), San Miguel (Italia, Av. Balbín e Irigoien), José C. Paz (Arricau, Piñero, Chacabuco y Croacia), Derqui (Entre Ríos, Av. De Mayo y Martín), Astolfi (Ameghino y Las Piedras) y Pilar (Uruguay, Maipú y Ruta 25).	Estimado Nahuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
13/9/2022	Usuario	Si	Indispensable que esto se haga.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Otros	Si	Para frenar los accidentes y no demorar el servicio	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	No	Considero que hacer túneles en el barrio lo hace no solo más feo, sino más peligroso también. Da la posibilidad a robos, accidentes, accidentes con las lluvias y más recovecos sucios y peligrosos.	Estimada Mora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Seguridad para los vecinos y vecinas	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Otros	Si	En general las electrificaciones de líneas de ferrocarril o ramales siempre traen como consecuencia una mejora en el entorno por donde circula esa línea o ramal, si no miremos el ejemplo del Roca a La Plata y el vía circuito a Bosques	Estimado Iván, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	no a los tuneles, si al tren en trinchera	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Usuario	Si	Si totalmente de acuerdo pero que estas obras no tarden tanto	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.
14/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Para poder mejorar la seguridad vial Trenes en trinchera así no dejan a los vecnos divididos y el traslado vehicular es más fluidobasta de barreras	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo, sin embargo lo mejor sería a lo largo del tiempo evitar la existencia de pasos a nivel, debiendo construirse la	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			mayor cantidad posible de pasos a distinto nivel, aunque sea paulatinamente.	contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	No hay objeciones. Me opongo a la construcción de túneles	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Usuario	Si	Deberían hacer mas pasos bajo nivel	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Si, pero los túneles complicará la existencia, es mejor el trazado en trinchera	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Pero le DECIMOS NO A LOS TÚNELES!!!! Solo viaducto o tren en trinchera!!!	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero la obra de la Trinchera	Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	La seguridad vial ademas de todo lo que mencionan en la afirmacion, tambien debe cuidar al peaton. Por ejemplo los embudos que se generan ante cualquier accidente cortando cualquier paso de un lado a	Estimada Marisol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			otro de las vías, o en caso de inundaciones por lluvias, como circulan las personas mayores, subiendo y bajando escaleras por un extensión de 300 metros de un lado a otro. No estoy de acuerdo con la solución de ingeniería que proponen para mi barrio, y les pido encarecidamente que lo reevalúen y tengan la generosidad de escuchar propuestas superadoras. Y en caso de que esta sea equivocada y la solución que proponen sea brillante, que tengan la amabilidad de mostrarme como quedarán las calles, con los 11 túneles previstos tan solo entre dos estaciones de tren.	pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Seguramente	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Entiendo que clausurarán el paso a nivel de la calle Cuenca. Por las características particulares del barrio de Villa del Parque, y en particular de la calle Cuenca (la más importante a nivel social y comercial), hacer esta obra partiría en dos al barrio. Propongo que el tren circule en trinchera a cielo abierto, o si no en altura, permitiendo la libre circulación vehicular y peatonal en el barrio.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Inseguridad peaton	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	No	Primero las trincheras , luego la electrificación Ni túneles ni barreras . Los túneles promueven inseguridad , inundaciones , complican la traza urbana .	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	Es un hecho	Estimado César, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Donde han puesto túneles la seguridad empeoró notablemente	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	Muy bueno	Estimada Estela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Si	Y esto sería importante, pero acompañado de túneles y menos cruces ferroviarios.	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	Si	de acuerdo	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Jazmín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Representante ante de Organismo o No Gubernamental	No	NO QUEREMOS TUNELES PARA CRUZAR LAS BVIAS , PEDIMOS QUE que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras: a) Se hagan Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra en trinchera a cielo abierto desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimada Elisabet, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Si	Fundamental que se de prioridad a este cambio.	Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	todo cambia la seguridad al ir elevado nadie se animaria a viajar en la perta abierta dde un vagon	Estimado Claudio,agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No	La seguridad vial es relativa ya que si bien el tren cruzará por encima de los túneles bajo a nivel, esos TÚNELES se llenan de agua porque corren transversales al escurrimiento del agua, porque serán el techo de la gente en situación de calle y delincuentes. Siendo los vecinos víctimas de robos, arrebatos y de otros delitos. Hay especialistas que avalan que la mejor opción es el tren en trinchera. Por ejemplo de hidráulica de la UBA (Eva Koutsovitis), urbanistas reconocidos (Andrés Borthagaray), economistas (Claudio Lozano) y hasta el mismo defensor del Pueblo (Alejandro Amor), todos coinciden con que la PEOR OPCIÓN son los túneles y la CORRECTA es el TREN EN	Estimada Angélica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			TRINCHERA... será que todos estos profesionales estarán equivocados? Yo creo que no... El TREN EN TRINCHERA ABRE TODAS LAS CALLES, se pueden GANAR ESPACIOS VERDES, NO GENERAN ZONAS CIEGAS que terminan siendo puntos inseguros, etc. . Los pasos a nivel deben dejar de existir pero hay que buscar la mejor solución. Pedimos que se haga el estudio por la totalidad del proyecto (14 a 18 túneles, en 4 kilómetros, un túnel cada dos cuadras, de 300 metros por las 4 vías del tren) con su correspondiente ANÁLISIS DE IMPACTO AMBIENTAL, social, económico/comercial, hídrico y URBANÍSTICO. Análisis que debe realizar el gobierno y presentar a los vecinos de la comuna. Análisis que venimos pidiendo hace un año o más sin respuesta.	
14/9/2022	Vecino	No	Basta de edificios en devoto !! Fot 1	Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	NA	Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	No	Si electrificarlo significa seguir haciendo túneles, la respuesta es no. Es muy inseguro para los peatones arruinaría el centro comercial. Mi cuadra (Tinogasta 3200) quedaría entre 2 túneles, un desastre	Estimada Martha, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
14/9/2022	Vecino	No	Trincheras 100%.	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Coincido	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Si	Suelen ocurrir accidentes, sobre todo en el paso a nivel de la calle Emilio Lamarca	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
14/9/2022	Usuario	Si	Sería indispensable pensar en la seguridad, para prevenir accidentes. Todavía no podemos olvidar la tragedia de Once	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación completa de los principales sistemas relacionados con la seguridad del transporte: vías, señalamiento, sistema automático de protección, pasos a nivel,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de tracción eléctrico, telecomunicaciones, entre otros.
15/9/2022	Usuario	Si	Me parece bien.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Xx.	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Todos los días hay cancelaciones por algún siniestro en las vías	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
15/9/2022	Usuario	Si	Conuerdo	Estimada Abril, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Es necesario disminuir los accidentes	Estimada María Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Puedo afirmar que los accidentes en las vías del ferrocarril SM, son innumerables. Convivimos en alerta.	Estimada Victoria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación completa de los principales sistemas relacionados con la seguridad del transporte: vías, señalamiento, sistema automático de protección, pasos a nivel,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de tracción eléctrico, telecomunicaciones, entre otros.
15/9/2022	Vecino	No	No los túneles no son seguros hay robos y la gente duerme en las escaleras , separa al barrio , la trinchera resolvería esos problemas ganando espacios verdes y fluidez	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	No	La seguridad vial es relativa ya que si bien el tren cruzará por encima de los túneles bajo a nivel, esos TÚNELES se llenan de agua porque corren transversales al escurrimiento del agua, porque serán el techo de la gente en situación de calle y delincuentes. Siendo los vecinos víctimas de robos, arrebatos y de otros delitos. Hay especialistas que avalan que la mejor opción es el tren en trinchera. Por ejemplo de hidráulica de la UBA (Eva Koutsovitis), urbanistas reconocidos (Andrés Borthagaray), economistas (Claudio Lozano) y hasta el mismo defensor del Pueblo (Alejandro Amor), todos coinciden con que la PEOR OPCIÓN son los túneles y la CORRECTA es el TREN EN TRINCHERA... será que todos estos profesionales estarán equivocados? Yo creo que no... El TREN EN TRINCHERA ABRE TODAS LAS CALLES, se pueden	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>GANAR ESPACIOS VERDES, NO GENERAN ZONAS CIEGAS que terminan siendo puntos inseguros, etc. . Los pasos a nivel deben dejar de existir pero hay que buscar la mejor solución. Pedimos que se haga el estudio por la totalidad del proyecto (14 a 18 túneles, en 4 kilómetros, un túnel cada dos cuadras, de 300 metros por las 4 vías del tren) con su correspondiente ANÁLISIS DE IMPACTO AMBIENTAL, social, económico/comercial, hídrico y URBANÍSTICO. Análisis que debe realizar el gobierno y presentar a los vecinos de la comuna. Análisis que venimos pidiendo hace un año o más sin respuesta.</p>	
15/9/2022	Otros	No	<p>La seguridad vial es relativa ya que si bien el tren cruzará por encima de los túneles bajo a nivel, esos TÚNELES se llenan de agua porque corren transversales al escurrimiento del agua, porque serán el techo de la gente en situación de calle y delincuentes. Siendo los vecinos víctimas de robos, arrebatos y de otros delitos. Hay especialistas que avalan que la mejor opción es el tren en trinchera. Por ejemplo de hidráulica de la UBA (Eva Koutsovitis), urbanistas reconocidos (Andrés Borthagaray), economistas (Claudio Lozano) y hasta el mismo defensor del Pueblo (Alejandro Amor), todos</p>	<p>Estimada Marianela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			coinciden con que la PEOR OPCIÓN son los túneles y la CORRECTA es el TREN EN TRINCHERA... será que todos estos profesionales estarán equivocados? Yo creo que no... El TREN EN TRINCHERA ABRE TODAS LAS CALLES, se pueden GANAR ESPACIOS VERDES, NO GENERAN ZONAS CIEGAS que terminan siendo puntos inseguros, etc. . Los pasos a nivel deben dejar de existir pero hay que buscar la mejor solución. Pedimos que se haga el estudio por la totalidad del proyecto (14 a 18 túneles, en 4 kilómetros, un túnel cada dos cuadras, de 300 metros por las 4 vías del tren) con su correspondiente ANÁLISIS DE IMPACTO AMBIENTAL, social, económico/comercial, hídrico y URBANÍSTICO. Análisis que debe realizar el gobierno y presentar a los vecinos de la comuna. Análisis que venimos pidiendo hace un año o más sin respuesta.	
15/9/2022	Vecino	Si	Hacer un estudio del impacto ambiental previo a empezar las obras.	Estimada Mara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				complementario para el Proyecto de Renovación de Vías.
15/9/2022	Vecino	Si	Modernizarlo	Estimada Eufemia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	No queremos tuneles, son peligrosos no se pueden usar en la noche porque en este caso serian tuneles muy largos imposibles de pasar para una persona sola o discapacitada Es importante que se realice primero la obra en trinchera antes que la electrificación. Por un estudio hecho con la facultad de ingeniería, agronomía y arquitectura es la obra mas barata y para los vecinos es la mejor opcion, seguiriamos usando el nivel de las calles	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	Si	Estimado Constantino, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Sin túneles, con trincheras a cielo abierto	Estimada Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Son importantes las medidas de seguridad. Pero también tengan en cuenta, que además del tránsito y el transporte de pasajeros, están todos los integrantes de la comunidad barrial, vecinos, peatones, comercios, lo cual incluye el transporte en sillas de ruedas, cochecitos de bebes, bicicletas, changuitos de compra, mochilas del colegio y todo lo que hace a la vida cotidiana de un barrio, donde no todo es el transporte vehicular, hay muchos más transportes de otra índole que se ven impedidos/dificultados, con los túneles, los cortes de calles, escaleras y rampas. Todo esto genera accidentes menores, pero accidentes y dificultades, que afectan a la vida cotidiana en general.	Estimada María Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	En trinchera	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo, pero es necesario eliminar los cruces a nivel de la línea, es la única manera para evitar los accidentes habituales y al mismo tiempo poder aumentar la frecuencia y velocidad del servicio. Mientras existan pasos a nivel peatonales y vehiculares en la traza, el servicio no será suficientemente eficiente. En relación a esto se debe actuar urgentemente,	Estimado Lucas, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			comenzando con las áreas poblacionalmente mas densas del trazado, como el que está entre Av. San Martín y Av. General Paz (CABA). En estos sectores es necesario realizar un viaducto o trinchera que permita segregar en todo su recorrido el servicio ferroviario a la vez que mejora la circulación vial de los vecinos. Esto debería complementarse con pasos bajo nivel en zonas más puntuales y de menor densidad poblacional y de tránsito vehicular.	
15/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Loena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Pensar en el peatón y las personas de movilidad reducida primero antes de emprender cualquier obra. Los autos pueden subir y bajar o hacer 5 cuadras de más si así lo requieren, para los ancianos y personas con mob reducida no es tan facil.	Estimada Roxana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	No	<p>El puente construido por el macrismo sobre en la Av. Nazca ha empeorado el tránsito en la en todas las calles aledañas y en el caso particular de la Av. San Martín se le suma el efecto del metrobus. La incomunicación producida por los túneles produce que, en las calles cuya salida se interrumpe por un túnel, aumente la inseguridad y los automóviles que circulan por ellas lo hagan sin cumplir norma de tránsito alguna.</p> <p>Los pasos peatonales de los túneles se transforman en lugares altamente propicios para que quienes los transiten sean víctimas de delitos.</p>	<p>Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	<p>Tendría la misma seguridad el tren a trinchera y sería menos daño</p>	<p>Estimada Celeste, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	<p>No tengo nada para agregar</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	<p>De acuerdo</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
15/9/2022	Vecino	Si	.	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	.	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	También coloquen cámaras y seguridad presencial	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Cabe mencionar que el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.
15/9/2022	Vecino	Si	Como complemento, en el paso a nivel de la Calle Benito Juárez actualmente se generan interminables colas ya que la barrera permanece cerrada mucho tiempo dada la ubicación cercana y equidistante con las estaciones Villa Devoto y Saenz Peña.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
15/9/2022	Vecino	Si	Idem primer cuadro	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Me parece genial	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Me parece bien	Estimada Celina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Q llegué a Mercedes el servicio diario.....	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del servicio. No obstante, Trenes Argentinos Operaciones se encuentra estudiando planes de transporte complementarios al de la electrificación que permitirían contar con servicios regulares de tracción diésel entre Pilar y Mercedes.
15/9/2022	Vecino	Si	Si! Pero ademas de considerar la seguridad que traería la electrificación se debe considerar como se llevara a cabo. Por eso estoy a favor de la electrificación pero en tren en trinchera. Mas seguro para el barrio, menos ruido, no habría embotellamientos.	Estimada Sofía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	La seguridad incrementará sólo si se lleva a cabo con trenes en trinchera. Los túneles promueven el embotellamiento y son más peligrosos para los peatones. Sobre todo de noche.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Vecino	Si	No habrá seguridad si el tren corre a nivel. Solo la trinchera logrará dar seguridad a los vecinos y gente en tránsito por el barrio.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Con la trinchera u lugo la electrificado se reducen los riesgos	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Dalmiro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	No me opongo a la electrificación pero debo contestar NO porque la consulta no da lugar a otras opciones como el tren en trinchera	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	No	Tuneles son inseguros y separan las trazas vecinales.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Si	Pero que el tren corra en trinchera a cielo abierto .	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Xx	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Si	Esta es la mejor parte. Reducir accidentes, mayor respuesta del frenado.	Estimada Bárbara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Excelwnte	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Es muy importante mejorar la seguridad en todo sentido	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si	Las cercanías de las vías siempre están desprotegidas. Los asentamientos crecen. No es saludable para los niños, los ancianos y la gente trabajadora	Estimada Zoila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Usuario	Si	Extremadamente importante la seguridad vial ya que hoy en día deja mucho que desear. No se puede prestar un servicio cuando todos los días hay accidentes tanto con personas, autos o por falta de locomotoras o coches rotos.	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el proyecto se complementa con la adquisición de nuevo material rodante eléctrico destinado a este fin, que contemplará todas las medidas de confort y seguridad que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.
15/9/2022	Vecino	No	Está comprobado que los túneles generan inseguridad y trastornos a los transeúntes. Robos de bicicleta cotidianos y división del barrio.	Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
15/9/2022	Usuario	Si	Si	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	No	Inseguridad en los túneles todos los días	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	Si	Coincido en gral.	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	No	La mejor solución es el tren en altura o trinchera desde paternal hasta general paz, para los peatones es muy inseguro cruzar los túneles, para los comerciantes el impacto negativo es muy grande y quedaría el barrio partido en 2.	Estimado Mauro, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	Si	Seguridad peatonal y vehículos.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	No	Primero las trincheras. No a los tuneles	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Vecino	No	Túneles NO. Primero trincheras, electrificación. luego	Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Usuario	Si	Todos hemos oído de los grandes traumas que sufren los maquinistas cuando ven morir frente a sus ojos a personas suicidas o que no han prestado atención al cruzar. Debe ser prioridad eliminar la mayor cantidad de situaciones riesgosas para preservar la integridad de los usuarios, vecinos y trabajadores de la línea.	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. Del mismo modo, el nuevo proyecto contempla la implementación de un nuevo sistema de telecomunicaciones integrado a la infraestructura ferroviaria que permitirá mejorar la comunicación al pasajero y la seguridad a las personas.
16/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo.	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Adhiero a la mejora.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	No	Ok	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Seguramente	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	Correcto	Estimada Nélide, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Si	Realizan obras concluyan	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Otros	Si	Esto es fundamental. Debería ser similar al FC Roca cuando fue electrificado por los japoneses, tiene muy pocos PAN desde PC hasta Lomas.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
16/9/2022	Vecino	Si	En el siglo 21 no pueden circular trenes de esta clase	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo con las mejoras! No quiero el cierre de el paso a nivel de la calle Cuenca	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
16/9/2022	Usuario	Si	.	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Usuario	Si	El material rodante va a ser fundamental.	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto se complementa con la adquisición de nuevo material rodante eléctrico destinado a este fin, que contemplará todas las medidas de confort y seguridad que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.
16/9/2022	Vecino	Si	Tener en cuenta hacer todos los estudios de factibilidad para evitar demoras en las construcciones de los túneles y puentes .	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
17/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Como usuaria, espero que así sea.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Me parece excelente cuidar tmb a los trabajadores de la línea.	Estimada Luciana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Bien	Estimada Milagros, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Otros	No	Primero hacer trincheras y no a los tuneles	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
17/9/2022	Otros	Si	Tiene que ser circuito cerrado toda la línea para disminuir los arrollamientos y/o accidentes	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
17/9/2022	Usuario	No	También me da igual	Estimado Labadie, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Felipe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	Este punto es mi favorito, ya que a lo largo del 2000 empeze a ver un crecimiento de accidentes con el ferrocarril por parte de ciudadanos irresponsables, se podra evitar varios accidentes y tambien reducir mas los impactos psicologicos para el maquinista y el espectador de algun accidente.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. Del mismo modo, el nuevo proyecto contempla la implementación de un nuevo sistema de telecomunicaciones integrado a la infraestructura ferroviaria que permitirá mejorar la comunicación al pasajero y la seguridad a las personas.
17/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Si	Es necesaria mayor frecuencia (especialmente en horarios pico)	Estimada María, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
17/9/2022	Usuario	Si	Ok	Estimada Belén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Si	..	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	<p>En cuanto material rodante ya me exprese en el punto uno de ser 25 formaciones de 8 COCHES vayan pensado en formaciones de doble piso para rápidos ya que son los servicios que mas congestionado van 61 años tras este Ferrocarril SAN MARTIN. SI LO CONOSERE COMO VECINO Y USUARIO). en cuanto a la traza seria importante incorporar las dos vías a las ya existen entre SAENZ PEÑA Y CACEROS Y UNA CUARTA A LAS YA EXISTENTE DE TRESVIAS de CACEROS PALOMAR u las dos restantes entre EL PALOMAR Y HURLIGAN ASI EVITAMOS EL CUELLO DE BOTELLA Y EMBOTELLAMIENTO que provoca cantidad de tiempo en espera que se pierde, quedando así definitivamente cuatro vías en la traza CHACARITA HURLIGANAS, además DEFINLIZAR LA TERCER VIA EN EL VIADUCTO QUE QUEDO INCONCLUSO ENTRE PALERMO LA PATERNAL.</p>	<p>Estimado Nelson, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El alcance de este proyecto en combinación con la adquisición del nuevo material rodante eléctrico logrará, en una primera instancia, duplicar la oferta de pasaje transportado, no obstante, los sistemas especificados permiten una gran flexibilidad para futuras mejoras. Efectivamente, el proyecto prevé en su alcance la disposición de una tercera vía entre Sáenz Peña y Caseros, y entre Hurlingham y El Palomar y mantiene las previsiones que posibilitarán avanzar son la eventual futura cuadruplicación de toda la traza.</p>
17/9/2022	Usuario	Si	<p>Basta de usurpaciones a la traza y hay que encarar una renovacion de vias.</p>	<p>Estimado José, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. El proyecto incluye las obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento con protección automática de trenes por ATS y optimización del tiempo de barreras.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Si	La colocación de Nueva señalización seguramente disminuir el riesgo de accidentes	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Usuario	Si	Esperemos se concrete....ayudaría muchísimo	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Otros	Si	Esto es fundamental en todo el trazado, hay trenes híbridos que funcionan con catenaria y cuando no hay electrificación funcionan con motor diesel.	Estimado Leonardo, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El suministro eléctrico para el sistema de tracción por Catenaria de 25kV se obtendrá a partir del sistema interconectado nacional de alta tensión que presenta muy alta disponibilidad, comparativamente mucho mayor al de la distribución urbana en media tensión y a la de los trenes con tracción diésel.
18/9/2022	Usuario	Si	Para la seguridad de los usuarios	Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	No	Toda obra está sumando material cementicio y destrucción ambiental, ocasionando mayor impacto en el cambio climático, sequía ambiental, taponamiento de absorción de aguas de lluvia, reducción de producción de oxígeno vegetal, mayor temperatura por reflexión de material sintético, destrucción de flora y fauna, destrucción del paisaje silvestre, etc Han renovado hace 15 años los trenes. Otra vez? Acrecentando la deuda	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto implica una intervención en una zona con una traza ferroviaria existente, por lo que el impacto sobre el escurrimiento actual será bajo. La electrificación de la línea, por otro lado, aporta a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), debido a que se reduce el uso de combustibles fósiles por el reemplazo de las formaciones diésel utilizadas actualmente. Asimismo, se establece mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) en cuanto a la fauna que, durante la obra, queda prohibida por parte de los trabajadores la captura o daño de especies de todo tipo y por

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			externa en un país con crisis económica.	cualquier medio. En cuanto a la vegetación y ejemplares arbóreos, queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído).
18/9/2022	Vecino	Si	SABEN QUE NO DUDAMOS DE LAS VENTAJAS QUE MENCIONAN PERO NO ACEPTO QUE LOS PASAJES DE PERSONAS Y VEHÍCULOS SEA BAJO TIERRA. POR FAVOR SI VAN A HACER ALGO HÁGANLO BIEN DE UNA BUENA VEZ!	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
18/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	de acuerdo pero con comentario de punto anterior También revisar el diseño de pasos peatonales en estaciones claves (Jose C Paz y ruta197) y en tramos largos Jose C Paz- San Miguel que quedan sin señalamiento adecuado de paso peatonal a nivel de las vías (sin puentes) ni laberintos	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	No	Si lo comparo con el sarmiento donde aun hay bandarilleros en muchos cruces no lo creo. Hay decidia en lo que ya esta hecho.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de mejora incluye obras de renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
18/9/2022	Vecino	Si	Propongo paso a nivel peatonal con un sistema aereo y NO subteraneo por un tema de seguridad personal.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no incluye en su alcance la ejecución de cruces a distinto nivel, los cuales están contemplados en otros proyectos complementarios que lleva adelante Trenes Argentinos y los Municipios correspondientes. No obstante, el nuevo sistema de señalamiento prevé la señalización activa de los pasos peatonales existentes.
18/9/2022	Usuario	Si	En la actualidad, los sistemas ferroviarios eléctricos han marcado una clara distinción en referencia a la seguridad, no solo de los pasajeros sino de terceros también	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Menos accidentese mayor velocidad	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Si	Mientras esto no interfiera salvajemente con el ecosistema, esta bien	Estimada Ailén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se definen diferentes programas a implementar con el objetivo de proteger el ambiente durante el desarrollo de las actividades, de acuerdo a las legislaciones existentes, tanto locales como nacionales.
18/9/2022	Vecino	Si	Menos accidentes en pasos a nivel	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	SI A LA ELECTRIFICACIÓN. NO A LOS TÚNELES EN VILLA DEL PARQUE Y VILLA DEVOTO.	Estimada Coni, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento.
18/9/2022	Vecino	Si	Esta mejora es obvia. El problema consiste en la eliminación del paso a nivel para personas y vehículos. Hay mucha gente con dificultad en su movilidad. Gente en sillas de ruedas, mamás con cochecitos, gente mayor a la que se le dificultará aún más transitar la vía pública	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	No	Mientras no pongan túneles	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
18/9/2022	Usuario	Si	Estoy totalmente de acuerdo en relación de la política ferroviaria encarada x el ministerio de trabsporte	Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Perfecto	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Excelente	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Si mientras los trenes vayan por abajo y las personas por arriba	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Sacar las vias del transito peatonal y vehicular	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Otros	Si	Es de vital importancia restringir los accesos a la via de parte de los peatones pero sobre todo, mejorar los existentes. Tambien seria importante transformar en bajo a niveles los pasos a nivel mas transitados, como Mitre en San Miguel. Las señales que no tienen iluminacion Led son muy dificiles de distinguir de día.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
18/9/2022	Usuario	Si	Perfecto	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Me parece perfecta la electrificado pero si se hace el paso de tren en trinchera	Estimada Hebe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Evitamos accidentes	Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Correcto	Estimado Gianpiero, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo.	Estimado Juan José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Si	Sacando los pasos a nivel seguramente se mejora la seguridad vial	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de pasos a nivel, pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
18/9/2022	Vecino	Si	Totalmente de acuerdo.	Estimado Hernán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	No	<p>ESTA CONSULTA NO ES VÁLIDAMENTE. Pregunta respuestas con las que nadie se opone y no se hace cargo del tema que realmente nos importa a los vecinos.</p> <p>1. INACCESIBILIDAD PARA DISCAPACITADOS: revisen las cámaras y busquen a un discapacitado subiendo/bajando la rampa del paso bajo nivel en Nazca.</p> <p>2. MAYOR INSEGURIDAD: no hay seguridad a nivel y se proponen llenar de huecos el barrio.</p> <p>3. DESTRUCCION DEL PATRIMONIO CULTURAL: un túnel rompe la identidad barrial centenaria y separa a los vecinos. No se puede sostener que esto no va a afectar la integración y conexión del barrio.</p> <p>4. DESTRUCCION DEL COMERCIO BARRIAL: matan a los comercios de barrio y convierten un barrio de 5 minutos a pie en un paso vehicular.</p> <p>Un project finance bien hecho ya demostró a la conveniencia desarrollar TRINCHERAS en lugar de túneles.</p>	<p>Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a su comentario respecto de la validez de la Consulta, el Ministerio de Transporte la ha implementado como una buena práctica en el marco de la evaluación ambiental. El contenido de cada pregunta ha sido estandarizado para alcanzar toda clase de público, previendo además una alta participación de interesados, como efectivamente ocurrió. Independientemente de ello, cada pregunta contaba con un espacio adicional para que todos los interesados manifiesten su opinión y percepción sobre la propuesta. En función de ello, dada la difusión realizada previamente por el Ministerio (equiparable o superior a la requerida para una Audiencia Pública), la disponibilidad de toda la documentación de interés sobre el Proyecto y la libertad para expresar cualquier opinión, más allá de lo específicamente consultado, le brindan a esta instancia una validez absoluta. Por otra parte, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
18/9/2022	Usuario	Si	Totalmente de acuerdo	<p>Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
18/9/2022	Usuario	Si	En general estoy de acuerdo, la proliferación de cercos por toda la traza casi que es ridículo.	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín,</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>Debería funcionar la justicia y detener a quienes traten de invadir la traza así como no permitir el acceso a sectores que no son de acceso público.</p> <p>No puede ser que la gente pasee por las vías, se instale y permanezca en forma definitiva, incluso obligando al tren a cesar su actividad. Debe promoverse el desalojo de los terrenos y no hay excusa alguna que prospere.</p> <p>La línea Urquiza que comparte terrenos está siendo ocupada Y NADIE HACE NADA. DEBEN DESALOJAR YA MISMO A LOS USURPADORES Y REPONER LA TRAZA QUE ES DE DOMINIO FEDERAL.</p> <p>Me importan tres velines si los municipios colaboran o no, se los desaloja y punto. Como mucho, se les entregarán materiales en compensación para que puedan instalarse en otro lugar QUE NO AFECTE A LA OPERACIÓN FERROVIARIA (Casos Línea Urquiza entre Rubén Darío/Cabred, Línea Belgrano Sur entre Puente Alsina/Aldo Bonzi, Línea Roca entre Mar del Plata/Miramar).</p> <p>Creo que incluso reponer servicios donde hasta hace poco circulaban, debe ser PRIORIDAD por sobre obras donde al menos hay servicio constante.</p> <p>Una mejora no puede estar por encima de sectores que están siendo intrusados y poco a poco se van</p>	<p>ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			perdiendo. LO MISMO pienso con la renovación de Estaciones Operativas. Hay ramales que se están intrusando que son necesarios pero gastan Millones de Pesos para reemplazar una estructura de hierro extraordinaria en Ituzaingó (u otras estaciones) arruinando el patrimonio con techitos celestes independientes que parecen de "Metrobus".	
19/9/2022	Vecino	No	NO AL TUNEL EN CUENCA	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Gerardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Usuario	Si	mas bajo niveles o puentes.	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
19/9/2022	Usuario	Si	La actualización tecnológica del material rodante, del señalamiento y la comunicación y, sobre todo, las mejoras que se pueden hacer sobre las vías, mejorarán sin duda la seguridad tanto de los trenes como en su integración con los sistemas viales. Para tal fin, además, es importante seguir con el plan de construcción de pasos bajo nivel o de puentes modulares (como los ya instalados sobre la traza suburbana del Sarmiento y como los que se han acordado recientemente instalar en el municipio de Pilar)	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Vilma, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Usuario	Si	Creo que se debería avanzar a sistemas de Paso Bajo Nivel o Paso Sobre Nivel con puentes modulares en todo el recorrido, cerrando totalmente el acceso a las vías, por cuanto la imprudencia de peatones y automovilistas siempre ha de generar accidentes.	Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
19/9/2022	Usuario	Si	Se maximiza los niveles de seguridad y no contaminaria	Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	No	No en Alianza. Hace años se juntaron 5000 firmas entre vecinos cuando quisieron traer containers, con el ilustre Sábado a la cabeza. El bosque centenario y el predio mismo es patrimonio histórico y natural que debe ser restaurado.	Estimado Cristian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas, sobre el que se reconoce el valor de varios sectores del mismo como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Vecino	Si	Conuerdo con el proyecto.	Estimado Enzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Sumamente necesario nuestro sistema ferroviario atrasa 50 años	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Usuario	No	No se ha demostrado k sea asi. Aislar el ferrocarril lo unico k ha hecho es producir barreras infranqueables para todos y sobre todo para lxs mayores y discapacitadx. Y para quienes tenemos que trasladar niñxs pequeñxs.	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
20/9/2022	Vecino	No	No lo creo conveniente. Desequilibrio ambiental	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Claramente, esto se da por descontado. Debería suceder de manera permanente, asegurar la seguridad de todos	Estimada María Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	No	En la zona verde viven muchas especies que deben ser protegidas	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se definen diferentes programas a implementar con el objetivo de proteger el ambiente, incluidas las especies que conforman la flora y fauna de los espacios a

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				intervenir durante el desarrollo de las actividades, de acuerdo a las legislaciones existentes, tanto locales como nacionales.
20/9/2022	Vecino	Si	La seguridad tiene que ser prioridad si se va a aumentar la velocidad	Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla una mejora integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
20/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Todo esto SERA REALIDAD , si el proyecto se realiza como VIADUCTO ELEVADO o TRINCHERA , NO A NIVEL como existe ACTUALMENTE .	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Otros	Si	Es probable	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	No	No construyan	Estimada Gisela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Usuario	Si	Lo mencionan en los estudios, pero resalto que es de vital importancia cerrar los pasos informales o de formalizarlos. Como potencialidad si se quieren cerrar, se pueden pensar soluciones innovadoras asociadas a infraestructura verde.	Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el presente proyecto contempla en su alcance la señalización activa de los pasos peatonales existentes y el cerramiento perimetral de la traza. Del mismo modo se complementa con otras obras de Trenes Argentinos Infraestructura y los Municipios correspondientes, con intervención en cruces, entornos y accesibilidad.
20/9/2022	Usuario	Si	Priorizar la seguridad es clave	Estimada María Florencia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Otra vez el tema recurrente: la seguridad vial y ferroviaria impactará NEGATIVAMENTE en la vida cotidiana de los vecinos y las vecinas de Villa Devoto y Villa del Parque excepto que el tren corra en trinchera. Es la mejor obra, la que permite la conservación y creación de espacios verdes, la apertura de más calles para el cruce de las vías y la comunicación entre los vecinos.	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Si	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
21/9/2022	Vecino	Si	<p>La seguridad es un aspecto muy importante e irrenunciable , SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA .</p>	<p>Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Vecino	Si	La seguridad es importante	Estimado Alexander, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Las mejoras son bienvenidas y especialmente los cercos por seguridad	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	No	No al tunel	Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Usuario	Si	Mayor seguridad	Estimado Julio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Es importante que NO EXISTA ningún paso a nivel nunca más. Una vida vale más que cualquier justificación de no poner un túnel.	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Vecino	No	.	Estimada María Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto por que el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental :</p>	<p>Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			implicará la extracción de 800 árboles. g)Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes. verdes	
21/9/2022	Usuario	Si	Es fundamental la seguridad del servicio ferroviario en medio de las ciudades-	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Si	Las barreras a nivel son un obstáculo para el transporte automotor por la demora que producen. Tanto túneles como puentes pueden prevenir accidentes tanto de vehículos como de peatones, y disminuirán el nivel de estrés de los conductores ferroviarios	Estimada Elsa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Vecino	Si	Me parece bien que se contemplen tales medidas.	Estimado Heber, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Si	Es muy importante para la seguridad de usuarios y los trabajadores la mejora de vías y mantenimiento. Estamos felices por la remodelación de la Estación José C. Paz	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	No	No a costa de la salud de los vecinos. Obras que comentan el poco verde que tenemos NO LAS QUEREMOS.	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a la afectación a espacios verdes, mediante el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAyS) que integra el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se establece que queda prohibida la remoción de vegetación por fuera de lo establecido en el proyecto y lo indispensable para la instalación de los obradores. En caso de afectación, se prevé su compensación según normativa vigente, y de no existir, se aplica una tasa de 3 a 1 (se plantarán 3 ejemplares de especies nativas por cada ejemplar extraído). Asimismo, en determinados entornos de estación, como es el caso de la estación Pilar, se prevé realizar obras de parqueización.
21/9/2022	Vecino	Si	Bienvenida la mayor seguridad (con excepción a lo comentado en el siguiente acápite): el sistema de túneles bajo vías incrementará la inseguridad de circulación	Estimado Juan Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	Si	Q se haga	Estimada Fabiana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	Muy buena la disminución de riesgos de accidentes y la mayor seguridad, con la única salvedad que se comenta en el siguiente punto.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	No estoy de acuerdo con los túneles que dividen al barrio y son inseguros para peatones y automovilistas. No quiero un tren colgante que pase a nivel de la ventana de mi departamento.	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	Si	Significa mayor seguridad y eficiencia para los usuarios pero sin túneles ni tren colgante.	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	Si	Adecuado	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	El tren eléctrico es más seguro y silencioso	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	Queremos poder comunicarnos de un lado y otro de las vías	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	Si	Es fundamental en primer lugar realizar las obras necesarias para garantizar el cruce peatonal y vehicular	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla una mejora integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Otros	Si	Las señales deben ser una segunda opcion, el semaforo tiene que estar en la cabina de conduccion.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías y la implementación de un moderno sistema de señalamiento que prevé la instalación de señales que indican al conductor del tren el estado de los elementos de seguridad activa de los pasos a nivel.
21/9/2022	Usuario	Si	Porque si	Estimado Aramis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo y apoyo lo redactado	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Si	La seguridad es un aspecto muy importante e irrenunciable , SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
21/9/2022	Vecino	No	La seguridad no puede ser en un solo sentido. Que haya más seguridad para el transporte automotor y ferroviario no significa que se disminuya la inseguridad peatonal. Al contrario, las obras complementarias necesarias, como los túneles previstos, aumentarán la inseguridad para los peatones. O sea , en vez de ser una ciudad inclusiva, será una ciudad excluyente para los peatones, a los que cercenará su libertad de desplazamiento y aumentará la inseguridad al circular por túneles. Esas obras complementarias implicarán la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel para garantizar el cruce seguro.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
22/9/2022	Vecino	Si	Baja la cantidad de pasos a nivel	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	He visto las mejoras, aunque las personas no le dan importancia.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Otros	No	<p>La seguridad no puede ser en un solo sentido. Que haya más seguridad para el transporte automotor y ferroviario no significa que se disminuya la inseguridad peatonal. Al contrario, las obras complementarias necesarias, como los túneles previstos, aumentarán la inseguridad para los peatones. O sea, en vez de ser una ciudad inclusiva, será una ciudad excluyente para los peatones, a los que cercenará su libertad de desplazamiento y aumentará la inseguridad al circular por túneles. Esas obras complementarias implicarán la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
22/9/2022	Vecino	Si	<p>Hace falta mayor seguridad. Sumado a la irresponsabilidad de los vehículos y peatones , que no respetan las barreras bajas.</p>	<p>Estimada Lucrecia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla una mejora integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>
22/9/2022	Vecino	No	<p>Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, genera:</p> <p>a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto.</p> <p>b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones</p>	<p>Estimado Brian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían.</p> <p>c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud.</p> <p>d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.</p> <p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	<p>integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
22/9/2022	Usuario	Si	<p>Estaría bien poner mas cámaras en las estaciones. Especialmente donde tenemos asensores para las personas con mas dificultad de uso de las instalaciones. Y no solo por la delincuencia sino tambien para acudir en caso de que necesiten alluda</p>	<p>Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Cabe mencionar que el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	Es un caos cuando hay accidentes, pero esto podría evitarse, aumentando la frecuencia de trenes, y agregando estaciones, en jcpaz propongo 2, estación Frino, con acceso a la comisaría y el htal de la mujer, y estación intendente irigoian, al límite entre jcpaz y San Miguel. Reduce ampliamente el caudal de pasajeros, e incluso mejoraría el tránsito.	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla una mejora integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el presente proyecto contempla en su alcance la señalización activa de los pasos peatonales existentes y el cerramiento perimetral de la traza. Cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Finalmente, si bien no son parte del alcance de este proyecto en particular, Trenes Argentinos Infraestructura está estudiando la posibilidad de agregar una nueva estación entre San Miguel y José C. Paz.
22/9/2022	Vecino	No	Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara: a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto. b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían. c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud.</p> <p>d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.</p> <p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	
22/9/2022	Usuario	Si	Evita accidentes.	Estimado Axel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones.</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los</p>	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
22/9/2022	Usuario	Si	Mejorará la seguridad	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	Sí, me sentiré más segura	Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Usuario	Si	Útil	Estimado Braian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	Si	<p>Las mejoras de la electrificación del FCSM y eliminación de barreras, si no se hace bien, implicará la destrucción de V. del Parque yV. Devoto porque el conjunto de los CBN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de cruzar las vías será por estos pasos. Consecuencias negativas por la división y sectorización, problemas de accesibilidad para adultos mayores y discapacitados, familias con niños, etc.</p> <p>c) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de agua superficiales.</p> <p>d) Daño ambiental: Los CBN traerán consigo la extracción de cientos de añosos árboles.</p> <p>e) Perjuicios económicos importantes para los habitantes que pueden ver disminuido el valor de sus inmuebles y para comerciantes que deberán replantear sus negocios y revisar sus plantillas de personal si no se resuelve bien el tema de la obra más adecuada.</p> <p>f) Se deben revisar a fondo alternativas que podrían significar mayores complicaciones y costos con peores resultados. Por ejemplo: tren en trinchera vs túneles</p>	<p>Estimado Eugenio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	Si	¿Prefiere progresar o seguir cagando en un balde?	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Si	Nose que tan cierto es esto pero si realmente ocurre esto me parece genial, lo único que nose si al tener más frecuencia los trenes como van a hacer los cruces de tránsito, por ejemplo en morón hay una vía que abre pasa un auto y se vuelve a cerrar porque viene otra tren, deberían preveer esto y tal vez hacer pasos bajo a nivel como ya se comenzó a hacer hace unos años.	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
23/9/2022	Vecino	Si	Si, deben electrificar	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Espero escuchen a los vecinos que queremos y necesitamos la electrificacion pero SIN tuneles	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	Si es para más seguridad, estoy de acuerdo.... No estoy a favor de hacer túneles para el paso vehicular y peatonal.	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Usuario	Si	Sí, será mejor	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Depende de las inversiones totales a realizar. Per se no es una mejora operativa integral.	Estimado Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto prevé la renovación integral de la infraestructura ferroviaria de la Línea que incluye, las vías, el señalamiento y el nuevo sistema de tracción eléctrica. Del mismo modo, Trenes Argentinos Operaciones se encuentra avanzando en la adquisición del nuevo material rodante eléctrico. Además, el proyecto se complementa con otras obras que impulsa Trenes Argentinos Infraestructura y los Municipios correspondientes, con alcances en cruces, estaciones, accesibilidad y entornos.
23/9/2022	Vecino	No	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto por que el conjunto de los PbNt raerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayor es intersticios: Los	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d)Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e)Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f)Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g)Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
23/9/2022	Usuario	Si	.	<p>Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	Si	Creo que se deben pensar formaciones que requieran menor mantenimiento interno y de limpieza, como lo son las formaciones del tren roca o mitre por ejemplo. El tren San Martín tiene vagones con fundas de tela y apoyabrazos que se dañan fácil y rápido, sumado a que no tienen aires acondicionados (deberían tenerlo) y facilitan que el mismo se ensucie fácil. Por otro lado las ventanas deberían ser como en los trenes eléctricos (si apertura) para eliminar así la posibilidad de su desgaste y que se rompan por el uso como en el Tren San Martín.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, en forma complementaria al presente proyecto de renovación de Infraestructura, Trenes Argentinos Operaciones se encuentra llevando adelante la adquisición del nuevo material rodante eléctrico de similares características a las demás líneas electrificadas.
23/9/2022	Vecino	Si	En este punto nadie en nuestros barrios está en desacuerdo. Está claro que hay que resolver el tema de los pasos a nivel, fundamentalmente por los accidentes graves que se producen en ellos y también para potenciar la fluidez del tránsito. La diferencia surge cuando pensamos cómo hacerlo y es ahí donde convertir dos barrios en una suerte de criba de cemento resulta inoperante	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
23/9/2022	Vecino	Si	Instalación de cercos en toda la traza.	Estimado Aldo, agradecemos su participación y sus aportes a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	<p>Mejor que reemplazar las barreras con túneles bajo a nivel, sería el TREN EN TRINCHERA A CIELO ABIERTO, dado que los túneles TRAERÁN MÁS INSEGURIDAD A LOS BARRIOS, dado que en ellos se asentarán delincuentes, gente en situación de calle, e incluso los hoy alcohólicos que se reúnen en la esquina de Beiró y Chivilcoy, más las posibles inundaciones como las del PbN de Av. San Martín. Incluso en dicho PbN se conocen los diversos arrebatos y robos que se suscitaron a los peatones, dado que los autos pasan a tanta velocidad que ni se dan cuenta de lo que pasa a sus lados. Y sólo en los alrededores de las vías está el personal policial, no dentro de los túneles.s</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas</p>	<p>Estimada María Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
23/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	<p>Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Si	Toda la traza del tren es insegura	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar
23/9/2022	Vecino	Si	No traerá seguridad general si los pasos son subterráneos. Las vías deben pasar en altura	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Lorenzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	No mejora al contrario los túneles para cruzar son muy inseguros .	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	No	No solucionaron nada porque hacen y los usuarios quedamos sin medios para viajar	Estimada Salomé, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.
23/9/2022	Vecino	Si	Es correcto	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	La seguridad de todos los vecinos es fundamental, como así también la seguridad.	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminacionde barreras para el ferrocarril, de optar por los Pbn, traerá aparejado lo siguiente: a) Mayor inseguridad fundamentalmente para el peatón. b) Conexión subterránea unicamente . La única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: los Pbn generan obstáculos, divisiones y complicaciones	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato : ante eventos de lluvia de mediana magnitud los Pbn construidos en C11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación : Disminución del valor patrimonial de inmuebles, perdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>F) Daño ambiental : implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico : Si se construyen estos Pbn en C11 , se habrán soterrado e intervenido mas metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto que ademas gana 18 ha de espacios verdes.</p>	
23/9/2022	Vecino	No	No	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimada Lisette, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Al estar elevado la seguridad sería muchísimo mayor.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	Si	Mas control!!!	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
23/9/2022	Vecino	No	Mmm	Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	<p>Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la Comuna 11, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y</p>	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes).</p>	
23/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p>	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
23/9/2022	Vecino	No	<p>Los Tuneles que generan este cambio impactan en: seguridad en la zona: - roban en los tuneles!!! Inundaciones: cuando llueve se inundan, traen ratas!</p> <p>Pierde el comercio: Villa del parque quedara dividida de un lado a otro de cuenca, arruina la zona</p> <p>Daño ambiental: tendrian que derribar por lo menos 500 arboles de la zona</p> <p>PROPONEMOS POR FAVOR TREN TRINCHERA - que el tren pase por debajo de la calle, esto genera espacios techos verdes (por encima del paso del tren) cada 3 cuadras, embellece la zona, no molesta al caminar a la gente con discapacidad, ansianos y niños.</p>	<p>Estimada Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	No estoy de acuerdo. Dependiendo del tipo de electrificación, pueden generar más accidentes. Creo que la mayor parte de los accidentes se producen en los pasos a nivel, cosa que se evitaría soterrando el tren.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
23/9/2022	Vecino	No	X	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	No	Las mejoras en seguridad vial y ferroviarios no considera los servicio cancelado/accidentes los usuarios quedan atrapados en los andenes, no hay personal que oriente que acciones tomar en esa situación, varias veces hacen bajar en un tramo sin las pautas de seguridad necesaria o los mismos usuarios pueden provocar otro siniestro, lo que genera demoras terrible en la prestación de todo el servicio Falta seguridad no solo la policial, sino personal que estén capacitadas para controlar e indicar a los usuarios con un plan de contingencia de emergencia asi se disminuye los niveles d accidentes	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán trasmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	No	Es real que es una vía de cruce peligroso por la imprudencia de los transeúntes, pero el peligro va a ser otro: inseguridad por donde se mire, arrebatos, robos, suciedad, que será de los niños y de nosotros los mayores?	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	No	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan. e) Daño económico y gentrificación: Disminución	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
23/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: Fundamentalmente para el peatón. b) Conexión subterránea únicamente, la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores Intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para los adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de</p>	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.e) Daño económico y gentrificación: disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio. f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 arboles.g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C 11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
23/9/2022	Vecino	Si	Así se van a evitar muchos accidentes	Estimada Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Mayor reacciones al ingreso de las vías teniendo que en cuenta que se electrificaran	Estimada Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Si	Estoy de acuerdo.	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Sin duda por la eliminación de los pasos a nivel	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Si	Todas las mejoras ayudaran a un incremento en la seguridad de todos los usuarios.	Estimado Omar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Si	Debió haberse hecho en 2013 y no el horror que adquirieron	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	No	Se puede mejorar las condiciones de las vías y la seguridad sin necesidad de generar todos esos túneles. Los túneles sirven para que indigentes se instalen en ellos y los hagan inseguros.	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	No	Si analizamos el nivel de accidentalidad en el barrio de Villa del Parque al presente es nulo o escaso, dado dado los últimos casos en donde hubo accidentes fueron de personas que tomaron la decisión de suicidarse pero no debido a la existencia de barreras físicas o decisiones de cruzar la vía aún con barreras bajas. Entonces en torno a la eliminación de potenciales accidentes no tendría, en el caso de Villa del parque, razón de ser la electrificación ni la eliminación de los pasos a nivel. En el caso de la calle	Estimada Mariela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla una mejora integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Cuenca, por ejemplo, la gente respeta la barrera baja y hay un guardabarras humanos. De modo que también con las barreras se generan puestos de trabajo y se moviliza el comercio en el barrio.	
23/9/2022	Vecino	Si	El estado de señales, barreras automáticas, mejoras en los laterales del recorrido, etc mejorará sensiblemente la seguridad de la población.	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Otros	Si	<p>Los sistemas de asistencia a la conducción (ATS), y la implementación de nuevos sistemas de señalamiento; no solo deben darnos mayor seguridad, también deben darnos la posibilidad de tener mas trenes en la vía, disminuyendo la distancia entre trenes consecutivos en una misma vía (pasar del "recubrimiento entero" al "recubrimiento ordinario" de uso en todo el mundo), disminuir el "Headway" y sacar el máximo provecho de las estaciones de bloqueo y las secciones de bloqueo automático.</p> <p>Las mejoras en seguridad vial y ferroviaria (confinación de la zona de vía, cruces ferroviarios a distinto nivel, etc), no solo deben disminuir la accidentalidad y externalidades negativas para el modo ferroviario; deben también permitir al ferrocarril elevar su eficiencia con circulación a</p>	<p>Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el nuevo sistema de señalamiento contempla la implementación del sistema automático de protección por ATS y señalización por cuatro aspectos que permitirá reducir considerablemente la distancia entre trenes. En particular, el sistema de señalamiento luminoso lateral con cuatro aspectos reduce a la mitad la distancia entre señales y en comparación con los sistemas de recubrimiento ordinario, si bien requiere mayor cantidad de señales, logra disminuir hasta un 20% la distancia entre trenes que circulan a la velocidad máxima de itinerario manteniendo la protección del ATS. Este sistema también optimiza y disminuye el tiempo de barreras bajas, todo esto, sumado a la renovación integral de las vías, incluyendo los cruces y calzadas vehiculares permitirán aumentar considerablemente la capacidad de la línea, aumentando la cantidad de trenes en servicio y la frecuencia del servicio y disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			mayor velocidad de sus trenes.	
23/9/2022	Vecino	Si	Si al tren trinchera NO A LOS TÚNELES	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los P b N traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los P b N generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los P b N construidos en la Comuna11, se inundan. e) Daño económico y	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos P b N en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto (que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la</p>	<p>Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>Comuna11, se inundan.</p> <p>e)Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f)Daño ambiental: implicará la extracción de 800árboles.</p> <p>g)Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11,se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto(que además gana 18 ha de Espacios verdes.</p>	
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy de acuerdo con la propuesta	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	El proyecto debe contemplar la actualización en todo el ramal San Martin en cuanto a mejoras de seguridad	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías para el tramo Retiro-Pilar, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	Que el proyecto contemple todo el recorrido del ferrocarril, no solo el tramo indicado.	Estimada Lidia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el alcance del presente proyecto es el descrito, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitirá futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto de modo de poder funcionar como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios Diesel hacia Cabred y Mercedes.
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	HAGANLO URGENTE	Estimado Esteban, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Me gustaría que se haga y no sea una estafa más a los vecinos	Estimada Jaquelin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los Pasos bajo a nivel traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan!!!</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren!!!!!!</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Usuario	Si	<p>Si la electrificación nos permitirá mejorar y dar calidad al medio ambiente. Lo apruebo. Si la obra No es controlada, ya no podemos intervenir para frenarla. Solo pido responsabilidad de aquellos que ponen en acción esta obra</p>	<p>Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se definen diferentes programas a implementar con el objetivo de proteger el ambiente, incluidas las especies que conforman la flora y fauna de los espacios a intervenir durante el desarrollo de las actividades, de acuerdo a las legislaciones existentes, tanto locales como nacionales.</p>
24/9/2022	Vecino	No	<p>Insisto. No perjudiquen al comerciante.no maten las 8 cuadras de co.ercio . Con puentes. Tanto durante la construcción como después. Los pocos co.ercios de nuca q habían desaparecieron</p>	<p>Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	<p>Estimada Mariela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	Más seguridad para peatones y vehículos	Estimada Olga, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Otros	Si	EL SOTERRAMIENTO EVITARÁ ACCIDENTES	Estimado Rogelio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Pero si NO REALIZAN OBRAS EN TRINCHERA O VIADUCTO, LAS CONSECUENCIAS SERÁN DE UN DETERIORO Y UN IMPACTO EN LOS BARRIOS QUE ATRAVIESA DE UNA AUN MAYOR , INSEGURIDAD, DESCONEXIÓN FÍSICA Y DETERIORO DE LAS CALLES DONDE QUIEREN PONER PASOS BAJO, IMPACTO AMBIENTAL EN LOS RÍOS SUBTERRÁNEOS QUE CORREN PARALELOS A LAS VIAS.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el *tren corra en trinchera a cielo abierto* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona. Entra y expresate en la CONSULTA PÚBLICA VIRTUAL! http://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/ConsultaPublica/tuopinion	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Si	X	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si</p>	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.	
24/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p>	<p>Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.	
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo con mejorar la seguridad en todos los aspectos	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Esto sobre todo	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Enrique, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Estoy conforme con lograr mayor seguridad	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones	Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p>	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento</p>	<p>Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan. e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio. f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles. g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los</p>	<p>Estimada María Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
24/9/2022	Otros	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villadel Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para los peatones</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. La única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurri-</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>mientodeaguassuperficiales.Dato:ante eventosdelluviademediana magnitud,losPbNconstruido senlaComuna11,seinundan. e)Dañoeconómicoygentrificac ión:Disminucióndelvalorpatrimonialdeinmuebles,péridadeempresasy fuentesdetrabajo.Degradac ióndelterritorio. f)Dañoambiental:implicarálaextracciónde800árboles. g)Disparateurbanístico:Sise construyenestosPbNenlaC11,sehabránsoterradoeinter venidomás metroslinealesquesisehacel atrincheraferroviariaacioloabierto(queademásgana18h adeEspacios verdes.</p>	
24/9/2022	Vecino	Si	Muy importante mejorar las seguridad vial y ferroviaria y evitar accidentes en pasos a nivel.	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	Si la eliminación de las barreras se realiza con multiplicidad de pasos bajo nivel (uno cada 250 mts) esta obra traerá aparejado los siguientes inconvenientes: 1- mayor inseguridad por ser los pasos subterráneos la única forma de conexión a ambos márgenes del tren 2-Menor comunicación por ser solo estas 14 conexiones en la comuna en colegios hospitales central de bomberos dentro de una sola comuna 3 se generan además mayores intersticios urbanos en detrimento de la accesibilidad de los	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			vecinos en general 4 genera riesgo hídrico por inundaciones 5 daño ambiental eliminando aproximadamente 800 árboles de frondosidad considerada	
24/9/2022	Vecino	Si	La construcción de túneles también puede causar un riesgo hídrico, inundación de los mismos a causa de lluvias.	Estimada María Rita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	Otra vez, por mí experiencia imposible atravesar túneles en horarios diurnos por alto tránsito y por semáforo a la salida quedamos varados debajo por demasiado tiempo. En horarios nocturnos 21 /23 hs. pasan a alta velocidad y zigzagueando entre los autos y no hay controles debajo del túnel... por ej. en el túnel de Av. San Martín del tren Urquiza, imposible transitarlo!!! Los túneles de villa Urquiza muy complicados también, mal señalizado para encontrar por dónde cruzar. Evito todo tipo de túneles, incluso evito los barrios si hay que atravesarlos. No veo ningún beneficio ni para los comercios ni para los vecinos.	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	<p>Se trata de una mirada sesgada. Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras "para el ferrocarril" así como esta anunciado, implicará la destrucción literal de Villa del Parque y Devoto en razón de que el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			trinchera a cielo abierto para que transite el tren.	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Se trata de una mirada sesgada. Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras "para el ferrocarril "asi como esta anunciado, implicará la destrucción literal de Villa del Parque y Devoto en razón de que el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si</p>	<p>Estimada Rosa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que transite el tren.	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Se trata de una mirada sesgada. Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril así como esta anunciado, implicará la destrucción literal de Villa del Parque y Devoto en razón de que el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental:</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que transite el tren.</p>	
24/9/2022	Vecino	No	<p>Se trata de una mirada sesgada. Las mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril así como esta anunciado, implicará la destrucción literal de Villa del Parque y Devoto en razón de que el conjunto de los PbN traerá aparejado:</p> <p>a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón</p> <p>b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos.</p> <p>c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que transite el tren.</p>	
24/9/2022	Usuario	Si	El mantenimiento es fundamental	Estimada Germán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Si	La electrificación, los túneles, etc, traerán más inseguridad, peor circulación de los vecinos, mayor posibilidad de inundaciones en los túneles cómo sucede en Nuñez, y también en la comuna 11 se perderá el valor de las propiedades, se matarán centenares de árboles centenarios entre otras cosas	Estimado Ricardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	No	No quiero túneles	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	No	Sacar los pasos a nivel no es lo mejor . Poner túneles cada 250 m. E inseguros para el peatón como los actuales, con riesgo de inundaciones y una obra larga y compleja en el tiempo que perjudica a vecinos y comerciantes. Debe hacerse el trazado en trinchera.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
24/9/2022	Vecino	Si	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, no puede seignificar la destrucción de los barrios de Villa del Parque y Devoto. Los PbN traerán aparejado: a)Aislamiento como consecuencia de que la única forma de atravesar las vías será por los pasos subterrneos previstos. b) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. Los PBN son barreras arquitectonicas. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
25/9/2022	Vecino	No	<p>Van a hacer desaparecer el centro neuralgico y económico poniendo un túnel en villa del parque que es la calle cuenca. Los comerciantes perderán sus fuentes de trabajo, así como los túneles fomentan la inseguridad y disminuyen el valor de los inmuebles de la zona, contribuyendo también al cambio urbanístico negativo del barrio</p>	<p>Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
25/9/2022	Vecino	Si	<p>Toda mejora acarreará mayor seguridad frente a las condiciones actuales.</p>	<p>Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
25/9/2022	Vecino	No	<p>No a los túneles</p>	<p>Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Lo que sea seguridad y mejora está bien. Pero no a costa de arruinar los barrios.	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Vivo a una cuadra se sos pasos a nivel,vi accidentes,pero no tanto como se dice.Pero si rectificuen pero de manera que no nos condenen a una sola posibilidad,con túneles,vivimos vía subterránea,más inseguridad,con viaductos tipo autopista para zona residencia no va,son mamotretos que arruinan la estética y la vida son inseguros sucios,,los túneles se inundan,evaluar lo que se hace en el mundo tren trinchera como en p Madero,Daño económico,gentrificacionEvaluación,audiencia pública y respetar los derechos a los ciudadanos	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Intensifica la inseguridad en los túneles, además las personas discapacitadas y mayores no pueden caminar tanto para cruzar la vía. Esto aumenta la inseguridad. Beneficia a los usuarios del tren pero no a los vecinos.	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Ezequiel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Ok	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Muy bueno.	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Pienso que la obra del ferrocarril es la que hace muchos años está postergada pero es necesaria. Pero lo que más me preocupa es que los barrios mencionados no tengan la mejor obra. Y sería fundamental para sus habitantes saber cuál será el destino. Y que se descartaran los del proyecto original que ecológicamente para el barrio de Villa Devoto alteraría la vida de los vecinos teniendo en cuenta que este barrio se diseñó incorporando a los ferrocarriles. Ahora es el momento de que el ferrocarril respete los intereses del barrio ecológicos, ambientales, y que sus habitantes no sufran la maravilla de esa obra tan necesitada por todos los que usamos ese transporte publico.	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Eso es esencial sino no tendría sentido hacer la obra. Pero los que habitamos cerca de ella no solo queremos beneficiarnos de las bondades del ferrocarril, sino también que no alteren para mal el lugar en donde vivimos. Los ferrocarriles se incorporaron a Villa Devoto desde su fundación y hemos convivido muchos de nosotros con lo bueno y lo malo. Ahora es el momento de que la obra ferroviaria nos incorpore, más ecología o sea que no lesione nuestros usos y costumbres al contrario que los supere.	Estimado Elvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Se habla de la seguridad ferroviaria, pero no sé tiene en cuenta la seguridad del barrio, que se verá disminuida como consecuencia de la eliminación de los pasos a nivel para vehículos y peatones.	Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
25/9/2022	Vecino	No	Ni Cuenca ni Campana son centro de incidentes/accidentes de tránsito.	Estimada María Eugenia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Importantísimo que se eliminen los pasos a nivel. Ahorrará tiempo y brindará seguridad al peatón y conductor!	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Siempre que con tuneles no dividan el barrio	Estimada Rafaela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Solo si el proyecto es tren en trincheras	Estimada María Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Idear un mejor plan que la construcción de un paso bajo a nivel en calles barriales como Cuenca y Campana, ya que representan una división del barrio y tornan un lugar de peligrosidad a la hora de su cruce, por lo tanto termina teniendo un efecto negativo en la vida de los vecinos.	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara: a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto. b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían.</p> <p>c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud.</p> <p>d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.</p> <p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	<p>incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
25/9/2022	Vecino	No	<p>Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara:</p> <p>a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto.</p> <p>b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían.</p> <p>c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por</p>	<p>Estimada Shirley, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud. d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11. e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles. f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.	
25/9/2022	Vecino	No	Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara: a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto. b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían. c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud. d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.	Estimada Shirly, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	
25/9/2022	Vecino	Si	<p>Prestar especial atención a la seguridad en trenes y estaciones.</p>	<p>Estimada Carmen, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Cabe mencionar que el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
25/9/2022	Vecino	No	<p>Los cruces serán por túneles subterráneos, por lo cual no se tiene en cuenta a un gran sector de la población que quedará imposibilitado de la circulación en pleno centro comercial de villa del parque. Además esto es menos seguro para la movilidad en la zona.</p>	<p>Estimada María José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	Parcialmente correcto porque si el paso peatonal y vehicular es x túneles el acceso peatonal es inseguro, sucio e inundable. ¿De noche o temprano en las mañanas los han usado? Yo sí!!! Los barrios quedan divididos. Los niños q asisten a escuelas cruzando hacia uno y otro lado, las personas mayores y con dificultades motoras tendrán más complicaciones.	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	Para mejorar la seguridad y las comunicaciones se me ocurre que subiendo las vías son una mejor solución. Como ya lo hicieron en villa creso. Le dio fluidez al barrio y no trajo perjuicios a los comerciantes. La zona comercial de villa del parque está rodeada de colegios y los túneles no son una buena idea. Ya que complica a los mayores.	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Sí a la electrificación. No a los Pasos bajo nivel. Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos,	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos.</p> <p>d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan.</p> <p>e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.</p> <p>f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles.</p> <p>g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
25/9/2022	Vecino	No	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si	Pero en trinchera, sin túneles	Estimada Sara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	lo unico que mejora es accidentabilidad y la seguridad frente a los pasos a nivel, pero la obra que se ofrece como solución en Villa Devoto no contempla esos parámetros de seguridad para la vida publica dado que los túneles generan grandes inseguridades para los peatones, deja como única opción de paso el subterráneo en trenes que porteen El San Martín 4 vías son de 300 mts Los PBN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas principalmente con discapacitados, adultos mayores, familias con chicos, chicos que van y vienen del colegio, tratándose de un barrio que cuenta con 9 colegios para discapacitados y una pirámide poblacional en la que hay tantos niños entre 0 y 4 años como mayores de 80 años	Estimado Rodolfo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	lo unico que mejora es accidentabilidad y la seguridad frente a los pasos a nivel, pero la obra que se ofrece como solución en Villa Devoto no contempla esos parámetros de seguridad para la vida publica dado que los túneles generan grandes inseguridades para los peatones, deja como única opción de paso el subterráneo en trenes que porteen El San Martín 4 vías	Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			son de 300 mts Los PBN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas principalmente con discapacitados, adultos mayores, familias con chicos, chicos que van y vienen del colegio, tratándose de un barrio que cuenta con 9 colegios para discapacitados y una pirámide poblacional en la que hay tantos niños entre 0 y 4 años como mayores de 80 años	
25/9/2022	Vecino	No	No! porque asegura que te vas a morir cruzando el paso a nivel pero no asegura que te van a matar o robar cruzando un tunel de 300 metros, que no se te va a inundar cuando pases con el auto como paso a diario en los demás PBN en la ciudad de Buenos Aires y en el. conturbado. Exigidnos una obra inclusiva que mejor las condiciones de vida y seguridad de los vecinos y no que para mejorar el paso del tren se sacrifique la vida y seguridad de los vecinos como ya paso por ejemplo en el tunel de Nazca	Estimada Juana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No	insisto solo mejoran la seguridad del tren y el impacto ambiental del tren. Los túneles ofrecidos en villa devoto en el contrato del BID para el otorgamiento del crédito no tienen el impacto de impacto ambiental acumulado que exige la ley 123 de la ciudad de Buenos Aires.	Estimada María Mercedes, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
				sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Si	Es importante mejorar la seguridad	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara: a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto. b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían. c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud. d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11. e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles. f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.	Estimada Valentina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara:</p> <p>a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto.</p> <p>b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían.</p> <p>c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud.</p> <p>d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.</p> <p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	No	<p>Dichas “mejoras” en la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, generara:</p> <p>a) La destrucción del polo comercial de Villa del Parque y Devoto.</p> <p>b) Inseguridad y problemas para circular para los ciudadanos/peatones debido a las calles fantasmas como así también los pasos subterráneos que se generarían.</p> <p>c) Problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos que circulen por las calles principales como así también deseen ingresar a centros de salud.</p> <p>d) Riesgo hídrico ya que los túneles rompen los sistemas de escurrimiento de aguas superficiales como sucede en el paso bajo nivel construido en la comuna 11.</p> <p>e) Pérdida de empresas, fuentes de trabajo y locales comerciales históricos que se verían perjudicadas por la clausura de las calles.</p> <p>f) La extracción de 800 árboles generando un serio impacto ambiental.</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
25/9/2022	Vecino	No	<p>Ésto no es tan así si en cada paso a nivel se controla el movimiento vehicular y estuviera el guarda. La electrificación disminuirá las fuentes de trabajo estables. Los eventuales no son efectivos.</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si	Mi preocupación es donde irán los residuos ?	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se identifican las diferentes corrientes de residuos a generar y su gestión de acuerdo a las legislaciones existentes, tanto locales como nacionales. Asimismo, se exigirá a las empresas a cargo de la ejecución de las obras la entrega de los comprobantes del transporte, tratamiento y disposición final, en caso de no ser residuos reutilizables o reciclables, para garantizar la implementación del Plan.
25/9/2022	Vecino	No	No es necesario electrificar para hacer todo eso	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No	No es necesario electrificar para implementar estas mejoras. Se pueden hacer en los trenes existentes	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Usuario	Si	Mejorar es lo que ha en todos los países del primer mundo	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	No	con trincheras a cielo abierto, se mantendria el paso vehicular y peatonal con mas comodidad y evitar episodios de inseguridad en horarios vespertinos y nocturnos , como seria cruzar por tuneles para los peatones	Estimada Dora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	<p>El desarrollo no traera mejoras a los barrios de villa devoto y villa del parque</p> <p>a) Los pasos peatonales subterráneos son muy peligrosos. b) Dificultad de accesibilidad para personas discapacitadas. c) Riesgo hídrico, ya lo pasamos con otros túneles. d) Daño ambiental por poda de árboles</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Estoy de acuerdo</p>	<p>Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará para Villa del Parque y Devoto una modificación de su estructura MUY IMPORTANTE por lo tanto deben considerarse y tenerse en cuenta las necesidades y visiones de todos los vecinos que van más allá de solo las "Ventajas de la Electrificación"</p>	<p>Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Vecino	Si	<p>El tren en altura, cuya experiencia vemos en lo ya construido de la línea del Ferrocarril San Martín es lo ideal. Seguro. Sin impacto, integrador, sin paredones divisorias.</p>	<p>Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	Solo en la Comuna 11 (4,2 km de extensión) van a hacer 11 túneles + 2 puentes + clausura de paso vehicular de la calle Cuenca con un paso peatonal subterráneo. Esto significa un túnel cada 250 metros que traerá a quienes vivimos en la zona mayor inseguridad, áreas fantasmas, riesgo hídrico, daño económico, daño ambiental (se van a extraer 800 frondosos árboles) y además es un disparate técnico y urbanístico porque cuando se hayan terminado de construir esos PbN tendremos más metros lineales soterrados e intervenidos que si se hubiera construido una trinchera a cielo abierto que además permite ganar 18 ha de espacios verdes.	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	Está bueno que el proyecto priorice la seguridad vial y ferroviaria pero eso no puede ser a costa de los que vivimos en la zona. Con todos los túneles que piensan hacer, nuestras vidas correrán riesgo por la inseguridad física de ser amedrentados por malvivientes que utilizan los túneles para asaltar y atacar a los peatones (ya pasa en los PbN que hay en VDP y VD), correremos riesgos de inundaciones (cuando llueve mucho los túneles que ya están construidos se inundan), para las personas mayores, con discapacidad o niños pequeños los túneles son un obstáculos y	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			una trampa infranqueable. Cuando todos los túneles estén contruidos, en VDP y VD no habrá otra forma de pasar las vías que no sea a través de pasos subterráneos.	
26/9/2022	Vecino	No	Nuevamente esos frente a esos aspectos el proyecto si tiene un impacto positivo. Sin embargo se debería regularizar la situación de pasos a nivel clandestinos, muy necesarios para circulación de vecinos y estudiantes para dirigirse a sus lugares de trabajo y estudio sin tener que desviarse 20 cuadras, como por ejemplo el ubicado en Lebensohn (Bella Vista)	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En el contexto del proyecto de renovación de la Infraestructura de vías no se evalúa la factibilidad de apertura u oficialización de pasos peatonales. No obstante, las gestiones deberían ser realizadas ante el Municipio y la Operadora Ferroviaria, para su consideración y su oficialización, y eventualmente ser incorporados al Proyecto.
26/9/2022	Vecino	No	Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación de barreras para el ferrocarril, implicará la destrucción de Villa del Parque y Devoto porque el conjunto de los PbN traerá aparejado: a) Mayor inseguridad: fundamentalmente para el peatón b) Conexión subterránea únicamente. la única forma de atravesar las vías será por estos pasos. c) Mayores intersticios: Los PbN generan obstáculos, divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad, principalmente para adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurrimiento	Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>de aguas superficiales. Dato: ante eventos de lluvia de mediana magnitud, los PbN construidos en la zona, se inundan. e) Daño económico y gentrificación: Disminución del valor patrimonial de inmuebles, pérdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio. f) Daño ambiental: implicará la extracción de 800 árboles. g) Disparate urbanístico: Si se construyen estos PbN en la C11, se habrán soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera a cielo abierto para que corra el tren.</p>	
26/9/2022	Vecino	Si	<p>Falta mencionar en san miguel los siguientes pasos a nivel: peatonal de la calle La Plata (no es informal, es formal). Sourdeaux sigue figurando como paso a nivel cuando ya es un PBN. paso a nivel peatonal de la avenida Santa Fe (no es informal, es formal). Falta listar el PBN de la calle Cjal. Tribulato. y regularizar el paso de Lebeshon</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	La CNRT no acusa elevados niveles de accidentalidad en el área de CABA. Los argumentos utilizados por el GCABA para instalar pasos bajo nivel, facilitaban mayor uso del vehículo privado, y fueron suspendidos.	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Eso sería excelente, pero preferimos trincheras a cielo abierto o, cómo en el metro de Santiago de Chile, paso en altura. Es muy importante la seguridad de los vecinos peatones para pasar de uno a otro lado. En especial, niños y ancianos. Evitar aislamiento, túneles oscuros y posibilidad de asaltos y violaciones.	Estimada Alicia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Usuario	Si	Que el desarrollo y la obra en sí sea óptima. Gracias	Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	TUNELES NO!!	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	Me parece perfecto reducir el ruido, contaminación y riesgo de accidentes pero los tuneles entre villa del parque y saenz peña afectan notablemente el normal funcionamiento de los barrios generando una division enorme geografica que afectara comercios, peatones y hasta tendra efectos muy malos a nivel transito. Especialmente en villa del parque donde hay pocos PAN sentido sur.	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	No pongan mas excusas. NO queremos ni electrificiacion. NO queremos tuneles. Trinchera a cielo abierto, o que siga como esta.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Otros	No	En el mismo artículo informan que la calle Cuenca seria cerrada al tránsito vehicular. Para v/información es la principal calle comercial del barrio. En tal proyecto se haría un túnel para el tránsito peatonal. Pregunto; quien cruzara de noche por allí con la inseguridad que tenemos en nuestras calles? Además, si se cerrase el tránsito vehicular, perdería mucho de su importancia. Asi paso con las calles del centro de CABA donde se cerraron los negocios y las oficinas con la	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>falta de transportes en las calles de la zona. Hoy después de las 20 horas nadie camina por ellas por inseguridad, además de haber perjudicado a ancianos y discapacitados por obligarlos a recorrer mayor trayecto para alcanzar un medio de transporte público. Esto mismo sucedería en los pasos subterráneos que están programados, con la falta de seguridad. Creo que se podrían mantener los pasos a nivel, pero colocando doble brazo de barrera, es decir completando el ancho de ambos lados de la calle o avenida, para evitar el avance en infracción de los automóviles.</p> <p>Por otra parte, en la nueva obra de infraestructura comenta que necesitaría 150 kms de catenaria mas la colocación de infinidad de columnas y tendido de cable con su alto costo.</p>	
26/9/2022	Representante de Organismo o Educativo	No	<p>Parecen mejoras independientes y no justifican la inversión.</p>	<p>Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	a nivel seguridad propia de los trenes desconozco pero es muy razonable pensar que si los vehículos y los peatones no van a cruzar más pasos a nivel esto evitará esos tipos de accidentes.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
26/9/2022	Usuario	Si	Toda esta mejora, en el caso de que se cumplan las pautas para la puesta en condiciones de las vías, los sistemas de frenados etc. Sobre todo que se cierre el paso a nivel.	Estimada Ileana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
26/9/2022	Vecino	Si	Coincido	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	Si	Es esperable que mejore la seguridad respecto de accidentes de tránsito. Respecto de la seguridad ante robos y agresiones de peatones y ciclistas, la opción de los túneles no parece la más acertada.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	No	No veo por qué las mejoras en el señalamiento o condiciones de vías, por ejemplo, no se pueden hacer sin la electrificación.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Es correcto, la obra de renovación de vías y señalamiento no depende por sí de la electrificación de la Línea y tiene sus propios beneficios asociados. No obstante, las mejoras sustanciales que sustentan el proyecto de inversión integral se basan fuertemente en los beneficios de la electrificación.
26/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	Sí, mejora la seguridad vial. Sólo tenemos que ver como reemplazar las barreras. Los túneles no son una buena opción.	Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	No	No estoy de acuerdo con la clausura del PaN de cuenca	Estimada Noemí, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Si	Idem punto anterior	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	Es fundamental segregar la traza ferroviaria de la vial para minimizar la posibilidad de que se produzcan accidentes ferroviarios. En los PAN se pueden implementar la instalación de señales a los conductores de las formaciones que les indiquen que las barreras están bajas y no rotas por ej.	Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el nuevo sistema de señalamiento prevé la instalación de señales que indican al conductor del tren el estado de los elementos de seguridad activa de los pasos a nivel, a la vez que prevé la optimización y disminución de los tiempos de barrera baja. Del mismo modo, la renovación de vías incluye la renovación de las calzadas vehiculares. En consecuencia, se reducen considerablemente las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante ante de Organismo o No Gubernamental	No	Con tránsito intenso, las ambulancias, bomberos y patrulleros tienen incrementadas las demoras incluso comparándolo con los cruces con barreras. Los pasos a nivel serían reemplazados con túneles bajo nivel que cortan más calles, con las rampas, a las ya cortadas por el terraplén, y aíslan más creando zonas de más inseguridad (todavía). No hay cámara que valga. Los túneles son más inseguros para los adultos mayores, niños que circulan solos y mujeres. Además la rampa está del lado de una sola de las dos veredas y son resbaladizas con lluvia, perjudicando a quienes más las necesitan.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
26/9/2022	Usuario	Si	De acuerdo	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo o Municipal	No	<p>Se enuncia la construcción de pasos a nivel pero no se especifica cuáles, por tanto, se desconoce cuáles se realizarán en San Miguel. Además las obras de mejora del servicio no sólo enuncian la reducción del tiempo de frecuencia entre formaciones (3 minutos a 100-120 km/h), sino que además se incrementará la cantidad de vagones por convoy (8). Esto conllevará pasos a nivel que no haya sido cambiados a bajo nivel o sobre nivel que tendrán las barreras bajas prácticamente todo el tiempo, lo que acarreará atascos y congestión vehicular. Por el otro lado, la necesidad de extender los andenes de las estaciones que no se encuentren aptas para recibir formaciones tan largas. En ninguna de las dos cuestiones se enuncia qué pasos a diferente nivel se realizarán, qué pasos a nivel se reemplazarán, ni cómo; tampoco qué estaciones se extenderán los andenes y si están en condiciones de poder hacerlo.</p> <p>Listado de pasos a nivel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta paso a nivel peatonal de la calle La Plata (no es informal, es formal). • Sourdeaux sigue figurando como paso a nivel cuando ya es un PBN. • Falta paso a nivel peatonal de la avenida Santa Fe (no es informal, es formal). • Falta listar el PBN de la calle Cjal. Tribulato. 	<p>Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación completa de las calzadas, vías y señalización activa de los cruces a nivel vehiculares existentes, pero no contempla la apertura de cruces nuevos. No obstante, el nuevo Señalamiento, dotado del sistema automático de protección ATS, tiene previstos los medios para optimizar los tiempos de barreras bajas en los pasos a nivel vehicular. Del mismo modo, el proyecto contempla la renovación integral de la estación Pilar para operar como doble cabecera y la adecuación de las plataformas de otras estaciones que no alcanzan la longitud necesaria, las mismas se pueden visualizar en el mapa y en la breve descripción del proyecto publicada en la página https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin, siendo las siguientes: Devoto, Saénz Peña, Santos Lugares, Caseros, Hurlingham, William Morris, Muñiz, Derqui y Astolfi</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Otros	No	<p>Las enormes mejoras de la electrificación y eliminación fr barreras para ferrocarril, implicara la destrucción de Villa del Parque y Villa Devoto porque el conjunto de pasos bajo nivel traerá:</p> <p>(a) mayor inseguridad, fundamental mente peatonal(b) conexión subterránea únicamente. Única forma atravesar las vías será x esos pasos.(c) mayores intersticios: los pasos bajo nivel general obstáculos,divisiones y complicaciones urbanas, problemas de accesibilidad principalmente a los adultos mayores, personas con discapacidad y familias con chicos. (d) Riesgo hídrico: los túneles rompen los sistemas de escurriente de aguas superficiales. Dato: ante lluvias de mediana magnitud , los pasos bajo nivel ya construidos se inundan.(e) Daño económico y gentrificación. Disminución del valor patrimonial de inmuebles., Perdida de empresas y fuentes de trabajo. Degradación del territorio.(g) disparate urbanístico. Si se construye estos pasos bajo nivel se habrá soterrado e intervenido más metros lineales que si se hace la trinchera ferroviaria a cielo abierto lo cual además gana 18 hectáreas de espacios verdes .</p>	<p>Estimada María Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	SI/NO	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo o No Gubernamental	Si	Para ello será necesario eliminar también pasos peatonales y pasos sobre nivel. Eso lo confirman?	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de los cruces a nivel existentes ni la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
26/9/2022	Vecino	Si	De acuerdo	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	Si	La señalización es fundamental así como de campañas de concientización.	Estimada Melisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la renovación completa del sistema de señalamiento incluyendo el sistema de protección automática de trenes ATS que permitirá mejorar sustancialmente la frecuencia del servicio y alcanzar los más altos niveles de seguridad.
26/9/2022	Vecino	Si	Es importante contar con un medio de transporte más seguro	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

Eje 4: Comentarios/sugerencias

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	.	Estimado Lautaro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	.	Estimada Fátima, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Muchos más usuarios optarán por combinar bicicleta y tren. Sería bueno que haya más furgones en el medio de la formación para ese fin.	Estimada Eliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, el material rodante que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir será de similares características a las de otras Líneas Electrificadas y contará con furgones abiertos.
12/9/2022	Usuario	Desde antes de la pandemia deje de usar el servicio dado que no paraba en estación paternal hace un mes me entere que ya lo hacia . lo use y me gusto mucho la estacion tendrian q mejorar la limpieza de los vagones y cambiar los asientos rotos.	Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Vecino	El aumento de frecuencia así como la extensión a Cabred daría una opción importante para toda el área que abarca el servicio. El servicio eléctrico debe ser expansivo y con miras futuras de desarrollo que la obra generaría	Estimado Eric, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV. permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios diésel hacia Cabred y Mercedes.
12/9/2022	Vecino	Sería bueno conocer si se prevé que se electrifique las vías adicionales ya existentes en donde hay más de dos, como por ejemplo entre Hurlingham y Villa del Parque. De esta forma se podría contar con más opciones en caso de interrupciones por desperfectos y poder brindar eventualmente servicios expreso o cortos.	Estimado Nikolai, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el proyecto prevé la electrificación de todas las vías de corrida entre estaciones, lo que permitirá contar con alternativas ante escenarios degradados de servicio a la vez que dará flexibilidad para para la programación de diversas alternativas de transporte.
12/9/2022	Representante de Organismo de Salud	mejoraria la calidad del viaje con mas confort respecto a trenes actuales el cual no tienen aire acondicionado	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, incluyendo aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
12/9/2022	Usuario	Creo que electrificar le agrega calidad al servicio. Además del San Martín, he viajado en el Sarmiento, en el Mitre y en el Belgrano Norte. De todos ellos, el peor es el San Martín. Las falencias las encuentro, más que nada, a la mañana. Me lo tomo a las 6:45 en la Estación El Palomar y los coches vienen explotados de gente. Si falta de aire acondicionado se hace notar en invierno, imagínense lo que puede ser en verano.	Estimado Nicolás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, incluyendo aire acondicionado.
12/9/2022	Usuario	Vienen trabajando excelente en tema ferrocarriles, tanto en servicios locales como recuperación de ramales larga distancia. Pero como digo, NO pierdan más tiempo tratando de quedar bien con Rusia, si no tienen trenes....se compra chino como el Roca, Mitre y Sarmiento y punto. Lo mismo para larga distancia, YA hay que comprar más formaciones chinas, criticadas al principio, pero resultaron excelentes. Estandarizar formaciones en las distintas líneas. Recambio de vías y electrificación...pongan chinos! son los únicos que trabajan en serio y rápido. Se vienen la elecciones. Saludos.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Sería bueno contemplar la posibilidad de extender una tercera y tal vez una cuarta vía entre cabeceras para poder ofrecer servicios diferenciales o que no haya interferencia	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>con el tren larga distancia. Mejoraría mucho la calidad de frecuencia del servicio</p>	<p>vía 4ta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía 3ra entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido, se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.</p>
12/9/2022	Usuario	<p>Noté que en lo informado a través de la web solo se menciona la cuadruplicación de vías en la traza como posibilidad en el Estudio de Impacto Ambiental Social (EIAS), cuando en su momento formó parte de la licitación dada de baja. ¿Por qué motivo la cuadruplicación es dejada de lado? La misma permitiría el aumento de frecuencias y de tipos de servicios, además de dotar a la línea de una mayor versatilidad ante imprevistos.</p> <p>Como sugerencia creo que en el caso de retomar la idea de la cuadruplicación de la traza (o incluso sin cuadruplicar), las dos vías interiores podrían, mínimamente, contar con durmientes preparados para que llegado el momento se pueda "bi-trochar" o hacer trocha mixta el tramo entre los cruces del Ferrocarril Urquiza. No digo que se haga la vía con estas características en primera instancia, pero que al menos los durmientes estén preparados para recibir el riel/los rieles adicionales. Esto permitiría abaratar costos en mantenimiento, señalamiento y personal, ya que se prescindiría de contar con otra</p>	<p>Estimado Joaquín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía 4ta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía 3ra entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido, se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>traza paralela; además dotaría al Urquiza de conexión cercana al centro de Buenos Aires, posibilitando por ejemplo la rehabilitación de playas como la del Intercambio Coronado, para combinar las cargas entre el Urquiza y San Martín. Otra posibilidad para esto último sería que la vía compartida llegase a la playa de Alianza.</p> <p>La obra de renovación se va a hacer, los materiales se van a tener que comprar, por lo que hacer una ligera modificación en el proyecto y en los pliegos puede llegar a modificar completamente el futuro y la operatividad entre las "líneas" de carga, y quién dice en un futuro, de pasajeros también.</p>	
12/9/2022	Usuario	<p>Una ampliación de este proyecto de electrificación (o natural consecuencia) sería la extensión del servicio diésel desde Dr. Domingo Cabred hasta Mercedes, mediante el uso de las formaciones diésel que dejarían de utilizarse en el tramo Retiro - Pilar.</p>	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto de modo de poder funcionar como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios diésel hacia Cabred y Mercedes.</p>
12/9/2022	Vecino		<p>Estimada/o, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
12/9/2022	Vecino	<p>Se podría socavar o elevar todo el ramal para mayor seguridad.</p>	<p>Estimado Alan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Además se debe concientizar mediante carteles y folletos sobre no arrojar basura en andenes y/o por ventanillas, sino en cestos de basura. Debe haber más seguridad en estación Sol y Verde, siempre roban celulares desde el andén a los pasajeros cuando empieza a movilizarse el tren.	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
12/9/2022	Vecino	Consultas: ¿El proyecto se financiará solamente con el préstamo del BID, o se aportarán fondos del Estado Nacional? Sugerencias: Hagan algo con los pasos a nivel de la traza de la línea San Martín Mejoren la seguridad en el servicio Extiendan la renovación de vías más allá de Mercedes	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En relación a su consulta, el proyecto será financiado con un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo y aportes del Estado Nacional. Por otro lado, el presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Por último, su inquietud respecto al servicio será transmitida al personal de Trenes Argentinos Operaciones a cargo de la planificación de los servicios.
12/9/2022	Usuario	Hay hoy un nodo de interconexión casi olvidado entre líneas San Martín, Sarmiento y Belgrano Sur. En la ciudad de Mercedes se cruzan los 3 ferrocarriles. Si bien el ramal G del Belgrano está en proceso de reactivación, el metropolitano del Sarmiento llega con regularidad a Mercedes hoy con vías totalmente nuevas. Si se extediera el metropolitano del San Martín también a dicha localidad (Mercedes P), no solo cargas sino pasajeros podrian	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Su inquietud respecto al servicio será transmitida al personal de Trenes Argentinos Operaciones a cargo de la planificación de los servicios.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		combinar entre ambos ferrocarriles.	
12/9/2022	Vecino	Espero que se haga realidad este cambio y desarrollo de tanta gente que siempre lo Espero .Grande a plasmarlo	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Debería contemplarse la construcción de una estación a la altura de la Facultad de Derecho para poder combinar con las estaciones de las líneas Mitre y Belgrano Norte que Adif tiene planificadas. Además sería posible combinar con la línea H del subte. Asimismo, debería retomarse el proyecto para que la línea San Martín comparta la estación Retiro con la línea Mitre y los trenes de larga distancia utilicen la actual estación Retiro de la línea San Martín. Me gustaría saber en qué quedó el proyecto de triplicar y cuadruplicar vías en toda la traza entre Retiro y Pilar ya que era algo que estaba contemplado y ahora no está nombrado.	Estimado Joshua, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, Trenes Argentinos Infraestructura (ADIF) está trabajando en el proyecto de la Estación Facultad de Derecho. En cuanto a la cuadruplicación de vías y a la vinculación de la Línea San Martín con la Línea Mitre en Retiro, si bien nunca estuvieron en el alcance del proyecto financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se mantienen las previsiones que permitan su eventual futura ejecución. No obstante, se han incorporado para la ejecución en este proyecto dos tramos de vías entre Sáenz Peña y Caseros y entre Hurlingham y El Palomar que resultan de gran utilidad para agilizar el tráfico mixto de esta Línea.
12/9/2022	Usuario	Que electrifiquen pero que sea con tercer riel no catenaria van a sumar contaminación visual en toda la traza	Estimado Martin, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien el impacto visual del sistema de catenaria es mayor, se la considera una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel, debido al riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías incluso contando

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			con los cerramientos perimetrales adecuados.
12/9/2022	Vecino	<p>Estoy de acuerdo con la modernización del servicio siempre y cuando se cumplan los plazos prometidos y se brinde una alternativa de transporte a los usuarios. No estoy de acuerdo con los túneles. Dividen el barrio y se torna inseguro. Además deberían modernizar los vagones. La mayoría están en muy mal estado así como sumar aire acondicionado en el verano, adentro no se puede respirar del calor. La frecuencia debería aumentar a 5-10 minutos, no 20/30 como generalmente es ahora.</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (los trabajos se planificarán en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula. Por otra parte, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Asimismo, los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, incluyendo aire acondicionado.</p>
12/9/2022	Usuario	<p>Abran la salida de Palermo que da al subte D, la otra tiene un espacio muy reducido la gente se amontona en hora pico y encima tiene pocos lugares Sube para abrir/cerrar el viaje.</p>	<p>Estimada Bianca, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no forma parte de este proyecto, Trenes Argentinos está llevando</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		Se supone que está en obra pero jamás se ve gente trabajando ahí.	adelante la renovación de la estación Palermo.
12/9/2022	Representante de Organismo Educativo	Me parece una excelente decisión para devolver a los trenes aparece una excelente decisión para los usuarios y para el país aguante Cristina fuerza Alberto	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Otros	Electrifiquen el San Martín.	Estimado Marino, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	Adecuar la tarifa a valores racionales, para que mediante recaudación genuina el ferrocarril pueda ser mantenido (Material Rodante, instalación, infraestructura etc) y el mismo mantenga el nivel de calidad a lo largo de los años. No sobredimensionar la cantidad de personal, para el sistema tenga valores eficientes y no se convierta al ferrocarril en una bolsa de trabajo para políticos, acomodados, amigos etc, y se opte por personal idóneo y profesional.	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
12/9/2022	Usuario	En la ciudad de Pilar la población ah crecido sustancialmente los últimos años, y los trenes por día no son suficientes, muchas veces los que terminan en Jose C Paz tambien en ocasiones de accidentes no son avisados a través de la app. Eso sumado a los "inadaptados" usuarios que FUMAN en el furgón	Estimado Facundo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		mariguana entre otros, hacen que el viaje sea todo menos placentero. Ni hablar de la falta de supervisión de Boletos comprados, un 50% y quizá un 70% de las personas usuarias se saltan el paso de la tarjeta SUBE, si quieren Eficiencia y ganancia corroboren los pasajes!	
12/9/2022	Usuario	En el marco del proyecto sugiero no desatender la demanda de seguridad ciudadana dentro de los coches, en especial, dentro de los furgones para bicicletas. Creo que estos espacios de transporte de ciclorrodados deben estar integrados a los salones como en las líneas Mitre, Sarmiento y Roca. Segregarlos genera una suerte de lugar poco accesible y propenso a sufrir hechos de vandalismo.	Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, el material rodante que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir será de similares características a las de otras Líneas Electrificadas y contará con furgones abiertos.
12/9/2022	Usuario	Mi sugerencia es la siguiente: que el boleto sea totalmente gratis, sin costo alguno. Ustedes dirán q esos ingresos son necesarios para el mantenimiento del servicio. Claro, pero si dejamos de cobrar pasaje y pasa a ser gratis, se podría prescindir de la enorme cantidad de empleados que existen de evasión que en su gran mayoría sólo están sentados tomando mate al costado del molinete. Si es un problema dejar sin trabajo tanta gente,	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		no la despidan, solo re distribuyanla en otros sectores, últimamente esta entrando tanta gente al FC para otros cargos aumentando el deficit, que se podrian cubrir con gente ya empleada.	
13/9/2022	Vecino	Queremos tirncheras y tuneles en altura, cómo en el metro de Santiago. Ejemplo: Líneas 4 y 5.	Estimada Romina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Arreglen urgente y habiliten la estación palermo con la salida a av santa fe. Y habiliten servicios rápidos. Se viaja muy mal en horas picos. Mas seguridad para que dejen de fumar marihuana en los vagones de bicicletas.	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. En cuanto a la Estación Palermo, la misma se encuentra habilitada desde diciembre de 2022.
13/9/2022	Usuario		Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	La electrificación de la traza es un deseo que tenemos todos los usuarios de la línea San Martín hace muchos años y es sumamente necesario para mejorar la calidad del servicio y la experiencia de viaje que tenemos todos los días en la línea. Es fundamental que se pueda llevar a cabo este proyecto cuanto antes y modernizar la traza para brindar un servicio de calidad.	Estimado Sebastián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Actualmente el servicio es malísimo. 04:58 js tomo el local en Jose C Paz, 16:52 hs la vuelta en Retiro, es imposible la vuelta, no hay control en los furgones, atrasos y cancelaciones habituales. Es sumamente necesario la electrificación.	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio. Asimismo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, incluyendo aire acondicionado.
13/9/2022	Vecino	de acuerdo con todo	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Quería consultar sobre la inclusión de la estación Facultad de Derecho, que no se menciona. Dicha estación aumentaría la conectividad de la red de Subte y sería de gran provecho para los usuarios, no siendo algo particularmente caro, y estando teóricamente planeado para la Línea Mitre. Recomendaría muy fuertemente su inclusión en el proyecto.	Estimado Francisco, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La estación mencionada no forma parte de los alcances del presente proyecto. Sin perjuicio de ello, Trenes Argentinos Infraestructura (ADIF) está trabajando en el proyecto de la Estación Facultad de Derecho.
13/9/2022	Usuario	Va a ser necesario que esto se difunda en forma masiva para que los empleadores comprendan que el servicio de esta línea se va a ver afectado y que eso va a provocar demoras en quienes viajamos. O que se emita algún certificado DE VALIDEZ al usuario, para que no se	Estimada Erika, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		descuente la llegada tarde por los trastornos en las frecuencias.	teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
13/9/2022	Usuario	Idem	Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario		Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Excelente y como siempre pensando en el pueblo. Peronismo al palo !!!!!	Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	La electrificación de la Linea Gral. San Martin es una deuda que nos debemos a todos los argentinos que queremos una nacion grande, desarrollada y de vanguardia.	Estimado Silvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Necesitamos la electrificación para acortar los largos trayectos y también más frecuencia. No hay suficientes trenes para la cantidad de gente que usa a diario el servicio, viajamos todos como en una lata de sardinas, sin hablar del pésimo servicio y la poca seguridad que hay.	Estimada Marita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. La electrificación, el

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		Trenes sucios, asientos rotos, gente fumando y tomando como si fuera un lugar de mala muerte. Los usuarios necesitamos viajar tranquilos, sin miedo y sin mugre	nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.
13/9/2022	Usuario	Es mi deseo que se pueda terminar en tiempo y forma por el beneficio que genera para los usuarios.	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Ya comenté que te en el 1	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros	Este tipo de modificaciones, siempre será positivo en relación comparativa con los actuales. Su éxito sin dudas quedará condicionado a la practicidad y los costos que cada quien deba afrontar. El regular los tiempos y las frecuencias de circulación, en tanto se cumpla, permite programar la vida a cada quien.	Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.
13/9/2022	Otros	Seria de gran utilidad para los usuarios, y fuente de trabajo para muchos. Que las licitaciones sean CONTROLADAS Y TRANSPARENTES !!!!	Estimada Eloisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Es importante que las nuevas formaciones sean modernas y confortables.	Estimado Rolando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Sin dudas puede mejorar la frecuencia, pero pasara igual que otras lineas de tren que por cortes de luz o por fallas tecnicas no habra servicios	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Otros		Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	SERIA ALGO FABULOSO HACE MUCHOS AÑOS ESTA ESTE PROYECTO	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Como vecino de Villa del Parque y Devoto es preocupante que crezca la frecuencia de los trenes ya que hoy en día es bastante molesto el tema de las vías donde quedas atrapado varios minutos en los pocos cruces que hay, si sube la frecuencia las barreras estarán bajas mas tiempo, la de Benito Juarez, Campana, Cuenca, bajan antes de que el tren llegue a la estación por lo que quedan bajas varios minutos desde que el tren llega a la estación, se detiene, baja y sube la gente, vuelve a arrancar. Dado que no parece que no van a levantar el tren desde Paternal a General Paz, sería útil que pongan los llamados zapitos para cruzar las barreras hay muchísimas calles intermedias que hoy no tienen barrera donde podrían construir ese tipo de pasos bajo nivel para automóviles y	Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En particular, el sistema de señalamiento luminoso lateral con cuatro aspectos optimiza y disminuye el tiempo de barreras bajas, todo esto, sumado a la renovación integral de las vías, incluyendo los cruces y calzadas vehiculares permitirán aumentar considerablemente la capacidad de la línea, aumentando la cantidad de trenes en servicio y la frecuencia del servicio y disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		agilizar el tránsito de los vecinos	
13/9/2022	Usuario	Creo conveniente masificar las encuestas a los usuarios del transporte. Su opinión respecto al servicio puede dar luz a las expectativas respecto a obras de mejoras e infraestructura para la movilidad urbana.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	OJALA SEA UN HECHO Y NADA LO DETENGA. GRACIAS	Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Estoy de acuerdo en modernizar y darle la real importancia que tiene el ferrocarril para el transporte, tanto de pasajeros como de carga. PERO ANTERIORMENTE, Y CON SUMA PREMURA, DEBERÍAN RE-HABILITAR DE UNA VEZ LA ESTACIÓN CHACARITA (/ Villa Crespo), la cual fue cerrada inconsultamente por el intendente Rodríguez Larreta y nos dejó sin la posibilidad de utilizar este medio de transporte (claro: le importan más las ciclovías...)	Estimado Aníbal, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Asimismo, actualmente Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra llevando adelante los trabajos para habilitar la estación Villa Crespo.
13/9/2022	Usuario	A favor del desarrollo y extensión de las redes ferroviarias de todo el país y de la recuperación de las líneas que comunicaban la zona oeste con el sur de la provincia de Mendoza del Ferrocarril Sarmiento como así también de la recuperación de los trenes de carga que evitarían	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		tanta saturación de camiones en las rutas . El ferrocarril siempre fue un medio seguro , más rapido y eficaz para viajar y trasladarse.	
13/9/2022	Usuario	Los transportes públicos necesitan que sean mejores en condiciones de por ejemplo aire acondicionado y que el furgón no sea un antro en donde se fuma paco y se venden cosas que se roban arriba del tren. La policía esta siempre entongada con los personajes del furgón. Si los furgones estuvieran en condiciones optimas y fueran abiertos se reduciría la gente que anda en auto y podrían ir en bici en mayor cantidad.	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, el material rodante que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir será de similares características a las de otras Líneas Electrificadas y contará con furgones abiertos. Por otro lado, dado que sus inquietudes también refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Vecino	Sugerencia, hacer el cambio no perjudicando lo más posible	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
13/9/2022	Usuario		Estimado Patricio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Cualquiera que haya viajado en este ramal. Se daría cuenta de la necesidad de modernizar. Mejorar frecuencias y ahregar comodidades como Aire Acondicionado. Ya que en verano la mayoría de las demoras se produce por gente sofocada.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado. Asimismo, la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.
13/9/2022	Usuario		Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Espero que con la electrificación realicen el proyecto del tren en trinchera, solución superadora, que beneficia el proyecto e impacta con bajo nivel en la estructura del barrio y su calidad de vida.	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	MIENTRAS SE PUEDA SEGUIR USANDO EL TREN y PARANDO EN TODAS LAS ESTACIONES ESTA PERFECTO. Sino no hagan nada porque bastante mal la pasamos los usuarios cuando nos quedamos solo con servicio hasta villa del parque	Estimada Aldana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
13/9/2022	Usuario	Háganlo urgente!!!!	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Es importante que junto con la modernización mediante la electrificación des servicio se ponga en valor los límites de toda la traza, con las áreas de las ciudades atravesadas.	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
13/9/2022	Usuario	Seríá bueno modernizar el Ferrocarril Urqiza tambien, ramal Lemos - Federico Lacroze. Es una muy buena inicitiva, gracias.	Estimado Fabián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	<p>Ojalá avance rápido! Por el bien de todes les usuarios actuales y futuros de la línea. Y que, además, se continúe mejorando toda la red ferroviaria. Como nieto de ferroviario, usuario y argentino lo pido. El ferrocarril debe ser el motor que transporte la recuperación de esta país</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
13/9/2022	Usuario	<p>De acuerdo al perfil de demanda de la línea, creo que es una obra absolutament necesaria que permitirá mejorar la experiencia de viaje de los usuarios. Es una de las pocas líneas que aun funcionan a diesel, realentizando así los tiempos de viaje, con mayores impactos de contaminación y sobre todo de pérdida de confort.</p> <p>La frecuencia actual no atiende la necesidad-demanda de los pasajeros, que se observa en las formaciones a sobre capacidad en las horas pico; al mismo tiempo que el cumplimiento del cronograma es verdaderamente malo, impactando directamente en la confianza sobre el servicio.</p> <p>Un punto a destacar debería ser la limpieza de las formaciones y mayor presencia policial o de fuerzas que modifiquen conductas hoy "aceptadas" y con poca respuesta, como la rotura del mobiliario y los conflictos con los pasajeros de los coches furgones (ruidos, humo de sustancias, etc.).</p>	<p>Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas y, a su vez, contarán con furgones abiertos.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Cambien ya los vagones o refacciónenlos, es un derecho ciudadano que nos brinden un servicio con las comodidades básicas para viajar, ni siquiera aspiramos a esta altura a uno de primer nivel, hablamos de condiciones de higiene, seguridad, y confort básicas, que no nos avergüencen como ciudadanos...	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Asimismo, la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio y, si bien no corresponde al alcance de este proyecto, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.
13/9/2022	Usuario	Sería de mucha ayuda que controlen mucho más y disminuyan la cantidad de gente inadaptados, con malos comportamientos, gente chorra y sobre todo que se pueda viajar de una mejor manera, sin tener estar aguantando olor a marihuana dentro de los vagones, suprimir a la gente cartonera. Cuidar a los usuarios que viajamos día a día con miedo y malas condiciones ya que tampoco cuidan de la limpieza del tren. Mejoras en los horarios y mismo el estado de los vagones que siempre tienen un mal andar y atrasan a uno que tiene responsabilidades que cumplir. Agradezco la predisposición	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		de una mejora en cuanto al servicio.	
13/9/2022	Usuario	Cambiar todas las butacas de los coches remolcados chinos pushen están destruidas y limpiar las formaciones. Son un asco de mugre.	Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dado que sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.
13/9/2022	Usuario	Hacer más servicios rápidos hacia pilar cabred o al reves dependiendo la hora mas en horarios picos ej a la mañana cabred pilar retiro y despues de las 14 retiro cabred pilar x favor uno llega cansado de estar parado mas de 8hs en el el trabajo y quiere ir sentado o no tan lleno y resulta que viajamos como ganado. Si necesitan mas pruebas solo me avisan y les hago videos preguntas a los pasajeros etc gracias por leerme.	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Asimismo, la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	<p>El objetivo principal debería ser la reducción sistemática y significativa de los tiempos de viaje, así como el incremento de frecuencias y de la confiabilidad del servicio. Sugiero que se prolongue la vía cuádruple al menos hasta José C. Paz y se incluyan obras de pasos bajo nivel (Senador Morón, San Martín, avenida Balbin en Bella Vista/San Miguel por ejemplo). Sugiero también se construyan puentes peatonales para cruzar de un andén al otro por el centro de las estaciones que no los tienen (Hurlingham hacia afuera, excepto JCP y Pilar). Sugiero se contemple el ingreso del San Martín a Retiro Mitre.</p>	<p>Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía 4ta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía 3ra entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido, se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza. Además, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>
13/9/2022	Vecino	<p>Se cambiarán las vías por vías con durmientes de hormigón? en cuánto tiempo se estima la finalización de la obra? Se reutilizará vías que están en desuso? La detención se andenes en determinadas estaciones, se podrán utilizar al mismo tiempo que la obra se ejecute o se implementarán andenes provisorios?</p>	<p>Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, el proyecto prevé la utilización de durmientes de hormigón para la totalidad de las renovaciones de vías, incluyendo los aparatos de vías. Asimismo, el material producido (en caso de presentar un estado apto) se reutilizará para vías secundarias. Por otro lado, sí se podrán utilizar los andenes existentes durante el transcurso de la obra; sólo se prevé la instalación de andenes provisorios en la estación Pilar. Respecto a su consulta sobre la ejecución, el conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Por favor se necesitan nuevas locomotoras y vagones. También abran los baños de lunes a lunes (cosa que actualmente no hacen) para que los usuarios podamos usarlos cuando los necesitemos. Y que haya más seguridad en los andenes porque es muy frecuente ver que roban en los vagones y escapan por los andenes debido a la falta de seguridad.	Estimada Estefanía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.
13/9/2022	Usuario	Que la obras sean rápidas y eficientes, hace más de un año que no se inaugura Palermo por problemas con el edificio, Mayor control en los viajes, hay gente que rompe las instalaciones, fuma y bebe dentro de la formación. Techar lo más posible cada estación para prevenir los días de lluvia. Que cuando haya una interrupción del servicio, sea el guarda o el conductor informen a los pasajeros de inmediato la situación por los canales de audio que ya tienen los trenes.	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. En cuanto a la estación Palermo, la misma se encuentra habilitada desde diciembre de 2022.
13/9/2022	Otros	Eliminar el coche furgon , debido a la cantidad de incidencias, algunas de gravedad de se cometen con el pasaje que utiliza ese coche, y es de publico conocimiento en las redes socialea el principal malestar del pasaje es ese... o,	Estimado Favio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		que en su momento funciono, el tren de recicladores.,que paraba en ciertas estaciones y en ciertos horarios.. entonces se puede indicar que esas personas viajen en esa formacion en dichos horarios y lugares, y poder distribuir mejor a las fuerzas de seguridad...	área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas y, a su vez, contarán con furgones abiertos.
13/9/2022	Usuario	Apoyo 100% el proyecto	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino		Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Usuario	Que sea más frecuente así se puede viajar más cómodos, que sea más seguro, evite fumar en los furgones.	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Asimismo, la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio.
13/9/2022	Vecino	Mejorar las comunicaciones y transportes en la Argentina es fundamental, redes de trenes, subtes, autopistas, transporte público eficiente pensando en la gente que trabaja todos los días.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	<p>es necesario poner cámaras de seguridad dentro del tren y que haya personal de seguridad siempre porque arruinan y rompen todo el mobiliario</p>	<p>Estimada Carins, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no forma parte específica de este proyecto, el material rodante que está previsto adquirir cuenta con cámaras de seguridad en su interior. Además, se implementará el sistema "tren-tierra", el cual enlazará las cámaras de las formaciones con el centro de monitoreo.</p>
13/9/2022	Usuario	<p>Primero mejoren lo antes descrito del funcionamiento básico y luego hablemos de electrificación.</p> <p>Tienen que poner más frecuencia de trenes a Pilar, al menos en horario picó. Villa Crespo una vergüenza todo el tiempo que permaneció y continúa inhabilitada.</p> <p>Falta información cuando hay demoras , nadie sabe explicarte que paso, por parlantes para que el usuario al menos busque alternativas de viaje.</p> <p>Falta seguridad, limpieza e iluminación en estaciones como sol y verde que tienen un gran caudal de usuarios. Los servicios actualmente NUNCA LLEGAN A HORARIO, una vergüenza.</p>	<p>Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla mejorar sustancialmente la frecuencia de trenes en todo su recorrido. Asimismo, contempla la implementación de un nuevo sistema de telecomunicaciones integrado a la infraestructura ferroviaria que permitirá mejorar la comunicación al pasajero y la seguridad a las personas y los bienes patrimoniales. Del mismo modo, los nuevos sistemas integrados de la gestión de la infraestructura y el control trenes permitirán mejorar sustancialmente la regularidad del servicio. Respecto a la estación Villa Crespo, actualmente Trenes Argentinos Infraestructura se encuentra llevando adelante los trabajos para su habilitación.</p>
13/9/2022	Usuario		<p>Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
13/9/2022	Usuario	Más seguridad en las estaciones tanto de PFA, GNA como seguridad de empresas privadas. Funcionamiento correcto de las cámaras en caso de robos.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Vecino	No mientan más el proyecto ferroviario de electrificación fue cortado por el Gobierno actual. porque el dinero ya fue enviado por el BID y utilizado para otra cosa.	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El préstamo del BID destinado al Proyecto se encuentra en plena vigencia para ser utilizado única y específicamente para el citado Proyecto.
13/9/2022	Usuario	Existía un proyecto para que los servicios se mudaran a Retiro Mitre, es una excelente opción. Sigue en pie ?? Si es así, la proyectada estación facultad ?? Sería compartida con la que se proyecta en Mitre ??	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Lo consultado no forma parte específica de los alcances del presente proyecto, sin embargo, Trenes Argentinos Infraestructura (ADIF) está trabajando en el proyecto de la Estación Facultad de Derecho. En cuanto a la vinculación de la Línea San Martín con la Línea Mitre en Retiro, si bien nunca estuvieron en el alcance del proyecto financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se mantienen las previsiones que permitan su eventual futura ejecución.
13/9/2022	Usuario	Se debería contemplar la recolocación del cruce con el FC Urquiza en Hulingham y Pilar. Además se tendría que rediseñar la estación San Miguel para 4 vías y recuperar el espacio perdido en la estación General Sarmiento	Estimado Nahuel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto no prevé la recolocación del cruce con el FFCC Urquiza. Asimismo, este proyecto se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		para uso exclusivamente ferroviario.	Municipios con intervención en estaciones y sus entornos. No obstante, actualmente no se está considerando la cuadruplicación de las vías en San Miguel y en cuanto a la Estación General Sarmiento, el presente proyecto tampoco contempla intervenciones sobre esa Línea.
13/9/2022	Usuario	Utilizar elementos más higiénicos en las formaciones (el tapizado actual de los asientos no es higiénico, por ejemplo). Cámaras de seguridad y más personal de seguridad, ambos que impidan y prevengan delitos y conductas inadecuadas (por ejemplo, gente que fuma en los furgones o incluso fuera de ellos pero dentro de las formaciones).	Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
13/9/2022	Otros	Espero que se haga realidad la electrificación y no nos hagan ilucionar a los usuarios, basta de mentiras	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
13/9/2022	Vecino	Me gustaría que, por favor, piensen en el barrio y en sus vecinos. La belleza de la comuna 11 es gracias a la sensación que producen los lugares que la forman, verdes, seguros (en general) y luminosos. Los túneles van totalmente contra eso. En serio, por favor, menos cemento y más árboles	Estimada Mora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			cuales serán menores en comparación a los actuales.
14/9/2022	Vecino	Sesenta años esperando este progreso. Que se haga de una vez por todas.	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Otros	Cuando en un futuro los eléctricos del San Martín salgan de Retiro Mitre y la actual estación del BAP quede exclusivamente para servicios de larga distancia, mi idea sería que hagan una bitrocha con la estándar de 1,435 mm hasta Pilar, para que el futuro tren a Posadas salga de Retiro San Martín (ex BAP) y en Pilar empalme con la actual vía del Urquiza hasta Misiones. Así además evitarían cruzadas a nivel, como sucedía hasta hace poco a la altura de Rubén Darío, cuando el Gran Capitán se desprendía de la local del Urquiza y cruzaba las vías del San Martín a nivel, que es algo que entorpece mucho los servicios locales. Y sabiendo que hacer un viaducto en esa zona sería un costo innecesario, apuesto por la anterior idea de bitrochar hasta Pilar para que los servicios de larga distancia a Posadas puedan circular por el San Martín hasta empalmar en Pilar con el Urquiza	Estimado Iván, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance de este proyecto la ejecución de la vía bi-trocha, las características de los sistemas propuestos brindan una gran versatilidad que permitirán a futuro avanzar con una amplia gama de mejoras al ferrocarril.
14/9/2022	Usuario		Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Villa Devoto, No a los tuneles, queremos tren en trinchera, no son sapitos los proyectados son tuneles de 4 vias muy grandes no aptos para discapacitados lo mejor es seguir cruzando a nivel tanto los peatones como los autos y esto solo se logra con tren en trinchera. Ganamos verde, estacionamiento y seguridad al no tener que pasar caminando por un tunel enorme	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Usuario	Si que piensen bien como van a cortar el servicio cuando empiecen la obra, sugerencia corten mitad de la línea para poder seguir viajando sin hacer tan tedioso el viaje, ya que por ejemplo no hay un colectivo directo desde Astolfi hasta San Miguel	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El conjunto de obras tiene una planificación de plazo aproximadamente de 5 años, no obstante, y en vistas de las lecciones aprendidas en las recientes experiencias en esta y en otras líneas, en la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros. En tal sentido, no se prevé la salida de operación de las estaciones (se trabajará en etapas, o bien, se implementarán andenes provisorios, como en el caso de la Estación Pilar) y las obras de renovación se realizarán mayormente en horarios nocturnos, cuando el tren ya no circula.
14/9/2022	Vecino	De acuerdo con la electrificación del servicio del San Martin. Como usuario y vecino apoyo el proyecto.-	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Trenes en trincherasno dejan a los vecinos divididos...de noche se puede transitar caminando sin peligro y el trafico sería más fluido ,soy transporte escolar de la escuela número 15 Antonio devoto ...basta de barreras	Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Vecino	No a los tuneles ,si al tren en trinchera	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Usuario	Mi consulta consiste en el tipo de material rodante. Anteriormente el tener un contrato para adquisición de material rodante era un requisito para que sea otorgado el crédito del BID para la obra. Sigue vigente la adjudicación a la empresa TMH o por el contrario van a re lanzar también la licitación para material rodante? Gracias.	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto de Mejora Integral de la Infraestructura de la Línea San Martín financiado por el BID es independiente de la Adquisición de Material Rodante Eléctrico. En este sentido cabe mencionar que el plazo de ejecución de las obras de infraestructura, hasta llegar a la energización del sistema de Catenaria es mayor que el de la adquisición del material rodante, por lo que resulta adecuado avanzar con este primero independientemente de las definiciones sobre el segundo.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	<p>Tengo entendido que esa obra implicaría la construcción de 11 túneles entre Villa Devoto y Villa del Parque. De ser así cambiaría en forma sustancial las características del barrio, hasta ahora apacible y residencial, salvo por el nuevo Código urbanístico y la declaración de la Comuna 11 como Distrito del Vino, que nos impuso en forma inconsulta y desoyendo los reclamos de los vecinos, el Jefe de Gobierno. Desde entonces vemos la destrucción paulatina de nuestro barrio. Pero " La transformación no para" (y destruye).</p> <p>Agradezco el interés por escucharnos. Como usuaria estaría de acuerdo en todo porque, como lo indica la palabra, el usuario usa el servicio y lo deja, pero como vecina, que vivo las 24 hs del día en el barrio, me opongo a la construcción de los túneles, porque implicaría seguir destruyendo nuestro entorno.</p> <p>Les agradecería una información clara al respecto de los túneles.</p> <p>Desde ya muchas gracias por escucharnos.</p>	<p>Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Usuario	<p>Hola. Espero cumplan una PROMESA DE MAS DE 60 AÑOS. Sugerencia para mantener sanos los coches: Recorrido interno de gendarmería o policía durante las 20 hs de servicio con castigo de distinto grado a quien ponga los pies arriba, ensucie deliberadamente, escriba o rompa algo. Cada uno de esos hechos tendrá desde bajar del tren a una multa monetaria equivalente a los que tienen los automovilistas (por ej puede ser otro tipo). De esta forma se incentivara a mantener limpios y sanos todas las formaciones. Volver al esquema histórico (HORA PICO) de 2 trenes desde JOSÉ C PAZA RETIRO (06 A 08 AM Y 17 A 19 PM), 1 desde de PILAR A RETIRO. Aumento de la frecuencia. Mayor control en las entradas y salidas de las estaciones (solo paga la mitad de la gente). Es la oportunidad del GOBIERNO de hacer realidad lo que otros nunca cumplieron y beneficiar a miles y miles de personas que viajan diariamente desde la zona noroeste del conurbano. PD: SOY USUARIO FRECUENTE DESDE HACE 34 AÑOS ININTERRUMPIDAMENTE DONDE JCP ES LA ESTACIÓN CABECERA DONDE SUBE MAS GENTE POR LEJOS. Muchas Gracias por tener en cuenta esta opinión</p>	<p>Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino		Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	<p>Sugiero fuertemente que se evalúe la obra de trinchera para el recorrido, que es el modo en que</p> <p>-se generan menos espacios ociosos y potencialmente peligrosos para lxs vecinxs, a diferencia de los pasos bajo/sobre nivel.</p> <p>-se genera menos ruido ya que las paredes de la trinchera desvían el sonido directamente hacia arriba.</p> <p>-se mantiene el mayor orden y armonía visual en la traza urbana de las zonas aledañas a las vías.</p>	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	ABSOLUTAMENTE NO A LOS TÚNELES!!! SOLO VIADUCTO O TREN EN TRINCHERA!!!	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	<p>Queremos una obra como en puerto Madero</p> <p>La Trinchera</p> <p>Ya tenemos experiencia con el túnel de Nazca y es una inseguridad total</p>	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino		Estimada Marisol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	<p>Es una obra muy esperada por los que vivimos en las cercanías de este ferrocarril y lo tomamos habitualmente. Actualmente su estado de mantenimiento es deplorable. Asientos rotos y sucios, vagones sin un mínimo de higiene, etc.</p> <p>A pesar de todo su recorrido es excelente y comunica el gran BsAs directamente con Chacarita, Palermo o Retiro (pleno centro) y si estuviera electrificado sería un ahorro de tiempo muy importante para los usuarios.</p>	<p>Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.</p>
14/9/2022	Vecino	<p>Entiendo que clausurarán el paso a nivel de la calle Cuenca. Por las características particulares del barrio de Villa del Parque, y en particular de la calle Cuenca (la más importante a nivel social y comercial), hacer esta obra partiría en dos al barrio. Propongo que el tren circule en trinchera a cielo abierto, o si no en altura, permitiendo la libre circulación vehicular y peatonal en el barrio.</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>
14/9/2022	Vecino		<p>Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
14/9/2022	Usuario	<p>Primero las trincheras , luego la electrificación Ni túneles ni barreras El cuestionario es tendencioso La solución no es la única la que promueven .</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	Además de suscribir todos los enunciados, creo importante que en paralelo de este proyecto se trabaje muy fuertemente en el área de inspección no destructiva. Desde AAENDE (www.aaende.org.ar), organización en la que participo desde hace 20 años e integro su Comisión Directiva, venimos trabajando junto al sector ferroviario para acompañarlo en el desarrollo seguro, sustentable y eficiente de este modo de transporte. Hemos realizado acciones con el CENACAF y estamos trabajando con las áreas técnicas para que los END ferroviarios lleguen al nivel de desarrollo necesario.	Estimado César, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino		Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con los túneles que reemplacen los pasos a nivel. Los peatones nos veríamos afectados, ya, que por experiencias anteriores, la seguridad de los mismos se ve afectada. Quiero vías en trincheras o elevadas como es el San Martín hasta Paternal. Si ya se pudo hacer, no veo porque no ahora. El resto del	Estimada Estela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		proyecto me parece espectacular	integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Vecino	Tengo 60 años. Vivo en El Palomar. Desde q empecé a trabajar en Caba que tenía 17 años muchas veces llegaban comentarios q ya iniciaban las obras para electrificar lo. Tengo 60. Y si bien hace casi 20 años no viajo en tren, cómo lo hacía de lunes a viernes. Durante 23 años, ya no creo en palabrerios, quiero hechos. Y hacer una encuesta preguntando esto, que se supone nadie se negaría, me parece no tiene sentido. En que quedó todos los arreglos que hicieron hace años para lo mismo. Y todavía esperamos....	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Asimismo, le informamos que se encuentra abierta la Licitación Pública Internacional N° 01/2022 para la construcción de la Obra: "Diseño y Construcción de la Obra de Renovación de Vías y Señalamiento del FC Gral. San Martín, Sector Estación Retiro (KM 0.000) a Estación Pilar (KM 56.440)", parte del presente Proyecto.
14/9/2022	Vecino	estoy de acuerdo con el progreso, estamos muy atrasados para mejorar la calidad de vida de la gente, en transporte y otras cosas. se pasan horas y más horas en transitar por las calles, en distintos horarios. habría que ampliar el radio de la capital o trasladarla o planificarla mas agil, como se pensó en el gobierno del Dr. Raul Alfonsin	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Vecino	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Vecino	Primero es mejor hacer la Trinchera y luego la electrificación No a los túneles	Estimada Jazmín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
14/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	NO QUEREMOS TUNELES PARA CRUZAR LAS BVIAS , PEDIMOS QUE que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras: a) Se hagan Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un Estudios del Impacto Ambiental Acumulado	Estimada Elisabet, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.</p> <p>c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra en trinchera a cielo abierto desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.</p>	
14/9/2022	Usuario		Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	<p>háganlo yaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaa a</p>	Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Espero que esto realmente se haga y mejore el servicio de una vez.	Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	<p>yo considero que la electrificación del ferrocarril San Martín es muy beneficioso uno va a viajar más rápido más seguros sin pizcos sin esmog pero si yo lo prefiero elevado debajo del mismo hay mucho emprendimientos para desarrollar ese trabajo para todos</p>	Estimado Claudio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
14/9/2022	Vecino	Los vecinos apoyamos la eliminación de las barreras pero NO REEMPLAZADAS por obras que nos perjudiquen con inseguridad, separación de los barrios, perjuicio a los comercios linderos, posibles inundaciones hoy no existentes, eliminación de espacios verdes, arboleda existente en toda la traza de las vías, etc., etc. Los vecinos necesitamos ser escuchados y apoyados en este reclamo de obras como el tren en trinchera. Una obra que perdurará por muchos años y será el ejemplo para muchos municipios.	Estimada Angélica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino		Estimado Adrián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino		Estimado Pablo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino	Realmente me preocupa que sigan haciendo túneles, para el peatón es inseguro de día e intransitable de noche. No tendría como volver a mi casa ya que tengo que cruzar las vías, y por el túnel no pasaría ni loca. Ya el de Nazca es terrible, no quiero pensar con 11 túneles mas	Estimada Martha, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
14/9/2022	Vecino	Uds deben respetar el perfil del barrio de Devoto, la vida pueblerina que siempre tuvimos hasta las intervenciones que Desde el GCBA se llevaron adelante, ahora los tuneles. Lo que falta para terminar de destruir Villa Devoto.	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
14/9/2022	Vecino	Me parece que el sistema más conveniente sería en trinchera abierta	Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Vecino		Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
14/9/2022	Usuario	Estoy de acuerdo en todas las mejoras que puedan brindarnos a los usuarios, cómo así también eliminar las barreras que son totalmente obsoletas, peligrosas y atascan el tránsito formando filas interminables. Ojalá se concrete .	Estimada Cristina, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Este proyecto incluye en el alcance de las obras de renovación vías y señalamiento la mejora integral de los cruces vehiculares y peatonales incluyendo medidas que optimicen los tiempos de barreras bajas y seguridad en los cruces a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Usuario	<p>Mejoren la seguridad dentro de los vagones del tren, es lo más importante. No puede ser que suban inadaptados sociales a fumar, drogarse y robar, deberían echarlos del tren. Esto fue filmado por varios canales de televisión, es una vergüenza. A mí, en febrero de 2022, un loquito me rompió una rueda de mi bicicleta a patadas, y encima me amenazó con una cadena, y no habían guardias de seguridad ni policías, aparecieron luego de haber pasado varias estaciones. También fui golpeado por otro violento en agosto de 2022, mientras me había quedado dormido. Esto no puede pasar más. Para mí, lo primero que tienen que mejorar es la SEGURIDAD. La mayoría de los problemas suceden desde la estación José C. Paz hasta Pilar.</p>	<p>Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. En cuanto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de modernos sistemas de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones que posibilitan el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros.</p>
15/9/2022	Usuario	<p>Cuándo van a electrificar el ramal, hace 80 AÑOS que prometen lo mismo... Es una carreta en la actualidad y en muy mal estado de conservación y limpieza...</p>	<p>Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la velocidad comercial y el tiempo entre formaciones, mejorando la frecuencia del servicio. Respecto al estado de los coches, si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			recientemente en otras líneas electrificadas.
15/9/2022	Usuario	Por favor consigan hacer la obra, el tren actual es una vergüenza. Un mínimo de mantenimiento	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Asimismo, le informamos que se encuentra abierta la Licitación Pública Internacional N° 01/2022 para la construcción de la Obra: "Diseño y Construcción de la Obra de Renovación de Vías y Señalamiento del FC Gral. San Martín, Sector Estación Retiro (KM 0.000) a Estación Pilar (KM 56.440)", parte del presente Proyecto.
15/9/2022	Usuario		Estimada Abril, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si los estudios lo corroboran lo propuesto en el punto 2 , propongo firmemente que el *tren corra en TRINCHERA a cielo abierto* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Este proyecto sustenta una base lógica, coherente y responsable. Considero que merece, en carácter de urgencia, ser aprobado. Gracias por contemplar la opinión de quienes estamos afectados por el SM.	Estimada Victoria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	El túnel no aporta mejoras a los vecinos! Generes inconvenientes hidráulicos ya que con las lluvias se inundan calles que antes no ! Separa los barrios la gente los evita , las	Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		alternativas son elevado o trinchera es lo que hacen en todo el mundo	
15/9/2022	Vecino	Los vecinos apoyamos la eliminación de las barreras pero NO REEMPLAZADAS por obras que nos perjudiquen con inseguridad, separación de los barrios, perjuicio a los comercios linderos, posibles inundaciones hoy no existentes, eliminación de espacios verdes, arboleda existente en toda la traza de las vías, etc., etc. Los vecinos necesitamos ser escuchados y apoyados en este reclamo de obras como el tren en trinchera. Una obra que perdurará por muchos años y será el ejemplo para muchos municipios...	Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Otros	Los vecinos apoyamos la eliminación de las barreras pero NO REEMPLAZADAS por obras que nos perjudiquen con inseguridad, separación de los barrios, perjuicio a los comercios linderos, posibles inundaciones hoy no existentes, eliminación de espacios verdes, arboleda existente en toda la traza de las vías, etc., etc. Los vecinos necesitamos ser escuchados y apoyados en este reclamo de obras como el tren en trinchera. Una obra que perdurará por muchos años y será el ejemplo para muchos municipios...	Estimada Marianela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Estoy de acuerdo en mejorar , pero hay una propuesta mejor para los barrios EL TREN EN TRINCHERA Á CIELO ABIERTO	Estimada Mara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Gracias	Estimada Eufemia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	PaRA los vecinos de villa del parque y villa devoto esta es una obra muy importante debido a que la vida de los barrios depende de ella. Ciudad nunca nos escucha, en esto tampoco lo hace. Ciudad nos esta arruinando el barrio con obras para beneficio propio esperamos que la obra de las trincheras se haga antes que la electrificacion , los vecinos realmente esperamos que alguna vez nos escuchen y en esto estamos todos de acuerdo	Estimado Horacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Siempre que sea para mejorar la vida de la gente ,me parece bien	Estimado Constantino, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Proponemos la electrificación solo si no causa impacto ambiental pero tren en trinchera con cielo abierto	Estimada Alejandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Solicito al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras, se realicen las siguientes investigaciones; a)EVALUACIONES DE FACTIBILIDAD (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto b) previo a la electrificación SE ESTUDIE EL IMPACTO AMBIENTAL ACUMULADO QUE VA A TENER EL CONJUNTO DE LOS TÚNELES EN LA COMUNA 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires. c) Si los estudios lo corroboran, Los Vecinos Proponemos Que El Tren Corra En Trinchera A Cielo Abierto Desde El Puente De Av. San Martín Hasta Av. Gral. Paz O Patio Alianza (Santos Lugares), Por Ser La Mejor Obra Para Nuestra Zona.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Debe ser en trinchera. Por tunel es inseguro y encima destuye la economía del barrio. Hay muchas empresas y locales comerciales	Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	La electrificación de la línea es una deuda histórica que tendrá un impacto notable sobre la experiencia de los usuarios. Sin embargo, se debe avanzar en paralelo con la eliminación de los cruces a nivel de la traza, continuando el viaducto o construyendo trincheras que	Estimada Lucas, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		segreguen completamente las vías.	
15/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con los pasos peatonales en túnel. El de Nazca es super inseguro y vive gente.no hay cámaras funcionando. Tierra de nadieUn peligro!!!!	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
15/9/2022	Vecino	Preferiría que los pasos a nivel para peatones sean por arriba no debajo de los túneles, eso da más seguridad para el peaton , entonces la mejor opción es subir la vía del tren o bajarlo... pero que no sea el peatón el que deba moverse. También ayuda a las personas con movilidad reducida porque subir todas esas rampas es muy agotador.	Estimada Roxana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	<p>El soterramiento, el tren en trinchera o la elevación de las vías son las mejores opciones para la electrificación del tren, todas mejoran la circulación en el barrio ya que se habilitan pasos en las calles actualmente cerradas por las vías, no se aumenta la incomunicación por las calles cuya circulación se interrumpe por el túnel y no aumenta la inseguridad del barrio, permiten ganar terrenos para la construcción de espacios verdes o viviendas.</p> <p>Es nefasta la construcción de túneles bajo nivel, especialmente en barrios como Villa del Parque por la excesiva cantidad de túneles que habrá en una distancia menor a 1 km, ya que se construirían en las calles Empedrado, Nogoyá, Cuenca, Campana, Emilio Lamarca y Av. Francisco Beiró que se sumarían al ya existente en la Av. Nazca, un total de 7 (siete) túneles.</p> <p>El barrio quedará totalmente dividido traduciéndose en cierre de comercios por la no circulación de los vecinos o de quienes vienen de otras zonas a los centros comerciales, además del aumento de la inseguridad.</p> <p>Los pasos peatonales de los túneles se transforman en lugares altamente propicios para que quienes los transiten sean víctimas de delitos.</p>	<p>Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	<p>Es una locura hacer túneles bajo nivel a manzalva, dejar a los barrios divididos y arruinar a todos los comercios de alrededor!</p> <p>Sería mucho mejor el tren a trinchera, por la seguridad de todos!!!</p>	<p>Estimada Celeste, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
15/9/2022	Vecino	<p>Por favor el tren por bajo tierra, si hacen túneles porten al barrio y complican la existencia de los comercios minoristas.</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
15/9/2022	Vecino	<p>Solicito que si los estudios de 1._ lo corroboran, PROPONGO FIRMEMENTE que el *tren corra en TRINCHERA a cielo abierto* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	
15/9/2022	Vecino	Si los estudios solicitados en 1.- lo corroboran, PROPONGO FIRMEMENTE que el *tren corra en TRINCHERA A CIELO ABIERTO* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si los estudios solicitados en 1.- lo corroboran, PROPONGO FIRMEMENTE que el *tren corra en TRINCHERA A CIELO ABIERTO* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Si los estudios solicitados en 1.- lo corroboran, PROPONGO FIRMEMENTE que el *tren corra en TRINCHERA A CIELO ABIERTO* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Eliminen los pasos a nivel mediante obras como túneles o trenes en trinchera	Estimado José Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	El proyecto es muy importante para los pasajeros y para quienes cruzan las vías (seguridad) y para quienes vivimos y padecemos las congestiones de tránsito y constantes bocinazos.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Idem primer cuadro	Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Ojala se haga lo mas pronto posible	Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Lo que les pedí arriba por favor hagan algo con la estación estación aledaños q esta el predio abandonado y es un peligro y todo oscuro y el galpo tiene lonas sueltas q pueden golpear a peatones	Estimada Celina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Dado que la inquietud que manifiesta no se encuentra dentro de los alcances de esta obra, la misma se transmitirá a la Operadora Ferroviaria.
15/9/2022	Usuario	Q llegué a Mercedes el servicio diario.....	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Trenes Argentinos Operaciones está planificando el servicio diésel a Mercedes como complemento de este proyecto de electrificación.
15/9/2022	Vecino	A favor de la electrificación pero EL TREN EN TRICHERA.	Estimada Sofía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	La zona de devoto y villa del parque antes de cualquier electrificación necesita trenes en trinchera.	Estimada Julia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	<p>La electrificación del tren San Martín sólo será beneficiosa para el barrio de Villa Devoto y Villa del parque siempre y cuando se haga con el tren en trinchera. Esto permitirá mantener unido al barrio, Sin el corte que hoy origina las vías, ya que permitirá el paso de las calles a nivel, evitará la remoción de árboles, permitirá incrementar los espacios verdes. Si el tren queda a nivel los pasos bajo nivel serán una traba con 11 o 12 pasos bajo nivel y dos puentes para el tránsito. Eso corta el escurrimiento natural de las aguas que corren paralelas a las vías, como ocurre con el puente de avenida San Martín, son peligrosos para los transeúntes por la inseguridad, y n</p> <p>Complicados para la gente con movilidad reducida. Cómo Vecina exijo que se hagan los estudios de impacto ambiental acumulados para poder analizar todas las opciones posibles, que se comuniquen de manera fehaciente a todos los vecinos para que se pueda tomar una decisión democrática. Espero que Este cuestionario Tome en cuenta los comentarios y opiniones de los vecinos, y no solamente consideren el si o el no</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	Insisto pensemos soluciones con proyectos a largo plazo no atemos las cosas con alambres. Con lluvias fuertes y repentinas como las q se están produciendo en todas partes del mundo por el cambio climático y los problemas de suministro de electricidad q sufre eta zona, las bombas q ponen en los túneles son eléctricas se corre el riesgo q los túneles se inunden y la zona quedaría dividida en dos sin vías de comunicación	Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
15/9/2022	Usuario		Estimado Dalmiro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Antes de continuar con cualquier obra de eliminación de barreras: a) Se hagan Evaluaciones de factibilidad (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres alternativas posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto. b) Que se realice previo a la electrificación un Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de barreras siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el tren corra en trinchera a cielo abierto desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.	
15/9/2022	Vecino	No me opongo a la construcción de los 11 túneles o más. La construcción de túneles afecta la identidad barrial. Promueven la inseguridad de los transeúntes. Pocos vecinos cruzan por el túnel de Nazca por temor a robos o violación de mujeres, es más seguro usar la barrera de Nogoyá. Inviertan más dinero y construyan la trinchera.	Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
15/9/2022	Vecino	Prefiero el sistema de trinchera a cielo abierto, los tuneles son inseguros ya esta sucediendo en los ya existentes y generan cambiosbhidraulicos con laa lluvias.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Que el tren corra en trinchera a cielo abierto .	Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
15/9/2022	Vecino	<p>Los vecinos solicitamos al Gobierno Nacional que antes de emprender cualquier obra de eliminación de barreras:</p> <p>a) Se hagan *Evaluaciones de factibilidad* (técnica, ambiental, urbanística, económica, social y financiera) de las tres *alternativas* posibles: Pasos bajo Nivel - Continuación del viaducto en altura – Tren en trinchera a cielo abierto.</p> <p>b) Que se realice previo a la electrificación un *Estudios del Impacto Ambiental Acumulado que va a tener el conjunto de los túneles en la Comuna 11*, algo que es obligatorio por ley 120 de la Ciudad de Buenos Aires.</p> <p>c) Si los estudios lo corroboran, los vecinos proponemos que el *tren corra en trinchera a cielo abierto* desde el puente de Av. San Martín hasta Av. Gral Paz o Patio Alianza (Santos Lugares), por ser la mejor obra para nuestra zona.</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de barreras siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
15/9/2022	Usuario		<p>Estimada Bárbara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
15/9/2022	Vecino	<p>Por favor que inicie la obra lo antes posible! Y sobretodo q se termine a tiempo., que no se transforme en las obras q nunca se terminan.</p>	<p>Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
15/9/2022	Vecino	<p>De acuerdo</p>	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Vecino	Con la electrificación se optimizan el servicio, las condiciones ambientales y de seguridad. Pero para hacerlo mejorando la circulación, la conexión y la actividad sociocomercial de los barrios, considerando la vida cotidiana de los vecinos, es importante NO HACER más túneles. Modifican sustancialmente la vida y la esencia de las zonas afectadas, perjudicando totalmente a los vecinos, a los comercios, y creando graves problemas de inseguridad y de higiene ambiental. El tren debería correr en trinchera y parquizar las zonas aledañas. O, como 2° alternativa, continuar el tren en altura desde Paternal en más, en CABA	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
15/9/2022	Vecino	Contemplar los requerimientos que los vecinos siempre dejaron en cada etapa de negociación entre autoridades y vecinos. Sino se pueden cumplir explicar. Y verificar los apuntes sobre todos los inconvenientes que se prevén	Estimada Zoila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	No olvidarse de la limpieza en general (formaciones y sobre todo de estaciones y baños) hoy en día está totalmente dejado de lado. No esperar a que todo se destruya para mantener las instalaciones y brindar un servicio digno. Poner gente a trabajar	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		realmente en las estaciones con el tema seguridad, información del servicio y ordenamiento de los usuarios. Buen trato. Es muy importante la frecuencia y la cantidad de formaciones para un mejor servicio así como también el evitar los accidentes pero no hay que dejar de lado todos los aspectos de un servicio digno.	área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
15/9/2022	Vecino	Opciones elevarlo o bien que se haga el soterramiento y poder ganar espacios verdes o aparcamiento de autos, que con todos los restaurantes que ganaron la calle la gente no tiene donde estacionar para ir al hospital roffo, centro médico, centro comercial o las escuelas de la zona.	Estimada Natalia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
15/9/2022	Usuario	Mejorar la limpieza y el mantenimiento de los tapizados, las formaciones tienen los tapizados muy deteriorados y sucios	Estimada Mónica, agradecemos su aporte a la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
15/9/2022	Vecino	Los adolescentes no podrán andar solos por la inseguridad	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino		Estimado Roberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino	La mejor solución es el tren en altura o trinchera desde paternal hasta general paz, para los peatones es muy inseguro cruzar los túneles, para los comerciantes el impacto negativo es muy grande y quedaría el barrio partido en 2.	Estimado Mauro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
16/9/2022	Vecino	Espero que se haga realidad este cambio. Necesitamos una Ciudad sin ferrocarril a nivel de la calle. Sin vías.	Estimada María del Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Primero hay que hacer las trincheras, luego la electrificación. Y NO A LOS TUNELES.	Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
16/9/2022	Vecino	Espero seamos escuchados los vecinos. No queremos Túneles porque queremos lo mejor para nuestro barrio. Queremos que se hagan primero las Trincheras, y luego el resto. Gracias.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Usuario	<p>Asimismo debe ser de suma la importancia la mejora de la seguridad dentro de los trenes. Los robos de han hecho comunes (de hecho fui víctima de uno en la estación Sol y Verde) y es extremadamente habitual oler baranda a marihuana en las formaciones, sin que nadie controle las personas que la fuman en los furgones. También es común ver personas bebiendo alcohol e incluso en estado de ebriedad tanto en estaciones como dentro de las formaciones.</p> <p>Por último, debe mejorarse sustancialmente el acceso a los sanitarios. En la Estación Pte. Derqui, por ejemplo, suelen estar cerrados o sucios.</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>
16/9/2022	Vecino		<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Vecino		<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
16/9/2022	Usuario	<p>Sería muy necesario que limpien los vagones (pisos y asientos). También que arreglen las ventanas, la mayoría no funcionan y no se pueden bajar.</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Vecino		Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Trinchera a cielo abierto	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Usuario	Apoyo 100% la iniciativa	Estimado Norberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	NO A LOS TUNELES...DEFINITIVAMENTE. DEBEN SER AEREOS	Estimada Nélide, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
16/9/2022	Usuario	Q vuelvan los servicios rápidos Palermo hurlingham así podemos viajar algo mejor .y pongan los TV con los horarios xq en Palermo no están y si suspenden es tierra de nadie	Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
16/9/2022	Otros	Quisiera saber si esta planificada la vía cuádruple electrificada hasta Pilar, en su trayecto completo, (salvo el viaducto que posee triple) ya que eso ampliaría notablemente la capacidad de la línea y su operatividad, además de sentar un antecedente en cuanto a planificación urbanística ya que como toda zona del AMBA, la densidad poblacional va en franco aumento. Además creo necesaria la extensión de servicios con coches DMU desde Cabred hasta Mercedes, dado el importante nodo ferroviario que se puede formar si el FC Belgrano, San Martín y Sarmiento confluyen en dicha ciudad, como era hace décadas. Gracias.	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto contempla las previsiones para una futura cuadruplicación.
16/9/2022	Vecino	Para los q adquirieron estos trenes q ya no circulan en el mundo la pena deberia ser por corrupcion...	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
16/9/2022	Vecino	Hagan mesas de consulta en cada cruce que planean cerrar	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no prevé la eliminación de barreras ni cierres de cruces a nivel habilitados.
16/9/2022	Usuario	Lo que considero que es prioritario ahora es mejorar el servicio como mejorara horarios con trenes rapidos entre las estaciones mas usadas, coordinar tareas en las estaciones esto es si la formacion esta llena no	Estimado Franco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto contempla la mejora en las frecuencias, lo que eventualmente permitirá la incorporación de servicios rápidos.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>permitir que sigan subiendo personas(esto sucedio el jueves 15 sep por la tarde). Mas control en el pago de boletos en las estaciones.</p>	
16/9/2022	Usuario	<p>Lo que se deberian hacer son mas pasos bajo a nivel porque si no se hacen tampoco se va poder incrementar la frecuencia y la gente va a seguir viajando apretada.</p>	<p>Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Asimismo, la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
16/9/2022	Vecino		<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
17/9/2022	Vecino	<p>No quiero túnel en Cuenca. La idea de las trincheras a cielo abierto son excelentes. Por favor escuchen a los vecinos y comerciantes</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	<p>Desde que se renovaron las formaciones en 2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dentro de cada vagón, casi siempre funcionan mal los indicadores (visual y auditivo) que deberían ir anunciando la estación actual y la próxima. Indican estaciones incorrectas. Serían de mucha utilidad, tanto para los usuarios no habituales porque no conocen el recorrido como para los usuarios con discapacidad visual o auditiva. - la mayoría de las ventanas de los vagones están rotas y/o trabadas 	<p>Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.</p>
17/9/2022	Usuario	<p>Necesitamos más trenes a la estación Cabred, ya que actualmente la frecuencia es acotada.</p>	<p>Estimada Luciana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
17/9/2022	Usuario	<p>Quiero que terminen la estación Villa Crespo para que todos los pasajeros podamos usar el tren y llegar a donde íbamos hace 4 años atrás</p>	<p>Estimada Milagros, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, en forma complementaria a este Proyecto, Trenes Argentinos se encuentra trabajando para la pronta habilitación de la estación Villa Crespo.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Otros	Primero hacer la trinchera y después electrificar y no a los tuneles!!!	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Otros	Mejorar la estación de José C Paz, sus plataformas 3 y 4, deben ser rectas y en curvas, su egreso e ingreso debe modificarse para mayor seguridad y operatividad, la cochera extender y modificar	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Actualmente Trenes Argentinos Infraestructura está ejecutando una obra de renovación integral de la estación José C. Paz que se integrará con el presente proyecto de electrificación de la línea.
17/9/2022	Usuario	Habiliten salida de discapacitados en Palermo...hace mucho tiempo que no hay acceso fácil a una estación super importante	Estimado Labadie, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Vecino	Mi opción es trincherà a cielo abierto, se gana en seguridad, contaminación visual y sonora, espacios verdes y mejor calidad de vida de vecinos y público en general.	Estimado Felipe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
17/9/2022	Usuario	Consulta. Que pasara con las formaciones actuales y vagones de pasajeros?, acaso seran abandonados?.	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Trenes Argentinos Operaciones está trabajando en la implementación de diversas alternativas para mejorar los servicios de media distancia utilizando este material rodante.
17/9/2022	Usuario	Esta obra es una deuda interna con el noroeste de la provincia de Buenos Aires. Su ejecución es necesaria para mejorar los tiempos y el comfort en el viaje. Enhorabuena la iniciativa.	Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	Se necesita más frecuencia de trenes a cabred.gracias.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
17/9/2022	Usuario	Mayor frecuencia a la estación Cabred	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
17/9/2022	Usuario	Por favor aumenten la frecuencia a cabred	Estimada Belén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
17/9/2022	Vecino	<p>Por un lado quiero destacar la poca publicidad y el corto tiempo para emitir nuestra opinion. Pareciera que hay que trabajar entre las sombras para poder justificar el día de mañana que lo que se hace tiene el aval de la ciudadanía toda</p> <p>Sin duda que el proyecto de electrificación es muy bueno pero cuando uno se entera lo que se pretende hacer con todos los pasos a nivel que no quedan en altura deja de serlo. Comparto la electrificación, RECHAZO los pasos a niveles subterráneos</p>	<p>Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales. Respecto a la publicidad previa de esta instancia, es comparable o superior a la de cualquier proceso de Audiencia Pública estipulado por ley. En este sentido, desde una semana antes de la apertura del proceso se colocaron en todas las estaciones entre Pilar y Retiro cartelera con el aviso de la consulta y códigos QR para acceder a la página. Tres días antes del inicio del proceso se publicaron solicitadas con el aviso en los tres medios gráficos de mayor tirada nacional. La documentación vinculada al proyecto está publicada en la web desde una semana antes del inicio del proceso. El período de consulta se extendió por 15 días corridos.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
17/9/2022	Usuario	<p>La única subgerencia que puedo hacer a cerca de la TERMIAL RETRIO me parece QUE HABLA DE NOSOTROS COMO SOCIEDAD con respecto a las de mas TERMINALES CENTRALES no hay que trasladar a ningún lado como se hablo en su momento EN EL PASADO en varias oportunidades, de la mano derecha se puede construir cuatro andenes mas Y DE LA MANO IZQUIERDA UNOS CINCO O SEIS ANDENES COMO ESTABA PROYETADO EN EL PASADO para remplazar esta estación provisoria cuya historia conocemos muy bien ya que no se pudo construir dado que cuándo la trasladaban de INGLATERRA para construirla el barco que la trasladaban fue hundido, por un crucero alemán, en la primera guerra mundial, y nadie se izo cargo. En cuanto a la villa que se encuentra de la mano izquierda esa gente debe ser trasladadas a lugares dignos, como los edificios que encentra en AVELLAENEDA cuya constructora quebró. ahi entran todos y no como hiso un a ex diputa de la oposición muy mística y fabuladora ex amiga de la vice presidenta, que le pidió al gobierno de la ciudad que le colocara cloacas y no se cuantas cosa mas favoreciendo a los propietarios vivos, ya que la mayoría alquilan esas propiedades precarias para</p>	<p>Estimado Nelson, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presenta proyecto prevé la refuncionalización de la parrilla de vías de Retiro, de modo de poder seguir operando con los nuevos trenes eléctricos que incorporará la línea San Martín.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>gente que necesita vivir cerca de su trabajo. A HORA SI QUEIERE LES ABLAMOS DE LA TERMINAL QUE SE ECUENTRA DE DE BAJO DE LA FAMOSA GALERIA PAICIFICO, POR ESO SU NOMBRE donde según tenemos entendido se construyeron los andenes pero nunca se hizo el túnel por que quedo truncada su electrificación (ironía de la vida) SIEMPRE SE DIJO EN EL SAN MARTIN LE HACEN LO QUE LE HAEN PUES NACIO CON UNA PIERNA MENOS LA TERMINAL DE RETRIO HASTA CUANDO.</p>	
17/9/2022	Usuario	<p>Por favor extender el servicio de Cabred a Mercedes. Aunque sea de una estacion x años pero hay que darle voda a los pueblos.</p>	<p>Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Trenes Argentinos Operaciones está planificando el servicio diésel a Mercedes como complemento de este proyecto de electrificación. Sin embargo, cabe mencionar que la electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
17/9/2022	Usuario	<p>En general estoy muy conforme con las obras que he visto que se han hecho... Me gustó mucho cómo quedó lo que hicieron en la estación de palomar los arreglos de las veredas y la nueva entrada que existe. También me gustaron mucho las máquinas para hacer</p>	<p>Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		ejercicio que pusieron cerca de la entrada este	
18/9/2022	Usuario	Sinceramente se que no es fácil....pero más allá de todas las mejoras en el servicio que cómo dije son bienvenidas. Un punto a mejorar es la seguridad, tanto en andenes como en el interior de las formaciones. Imposible viajar con bicicletas en los furgones y muy peligroso a determinadas horas esperar el tren en los andenes. Otro aspecto es la información en los vagones, hace años hay un cartel lumínico que no informa nada y también hay una señal sonora que tampoco dice nada. Y por último las pantallas LED de las estaciones....los servicios que no corren o que no estén confirmados no tendrían que figurar ahí....yo dejaría solo los trenes que están circulando y en tiempo real....muchísimas gracias. Me parece espectacular las encuestas, así todos podemos dar nuestra opinión	Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Respecto a las condiciones de seguridad de los pasajeros y resguardo patrimonial, el proyecto contempla la implementación de sistemas modernos de telecomunicaciones que incluyen entre otros, sistemas de circuito cerrado de televisión en estaciones y dentro de las formaciones, lo que posibilita el monitoreo permanente y puntos seguros para que el público pueda generar alertas en forma inmediata, entre otros. Respecto al material rodante, si bien no corresponde al alcance del presente proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, las formaciones que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir serán de similares características a las de otras Líneas Electrificadas y contarán con furgones abiertos.
18/9/2022	Otros	Que trenes se van a utilizar?? Rusos??	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La adquisición del Material Rodante no forma parte en forma directa del alcance de este proyecto.
18/9/2022	Usuario		Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	<p>En la zona de ex talleres Alianza NO SE PUEDE CONSTRUIR ya que es zona URBANA RESIDENCIAL , no puede haber contaminación visual, sonora, actividad industrial. La zona debe permanecer LIBRE de construcciones por ser zona de ACUIFEROS y estar las napas altas (muchos edificios en la zona tienen agua en los sótanos), por lo tanto las obras traerían inundación en el entorno y es ZONA VERDE Y QUE DEBE PERMANECER LIBRE .</p> <p>Hay animales :(lagartos y zarigüeyas más aves, etc) y deben ser respetados.</p> <p>Por un decreto del año 2000 es "AREA VERDE PROTEGIDA", no debería haber actividad de FFCC, o al menos NO AVANZAR.</p> <p>NO EXISTE un verdadero estudio de impacto ambiental por parte de FFCC! !!!!!!! Y ya los vecinos nos hemos negado a modificaciones en la zona a través de la organización PUERTO VERDE!</p> <p>Existe en la actualidad petición vecinal al respecto por lo cual la población exige que se cuide como área verde protegida, tal como lo especifica el decreto existente. Ver "RESERVA ALIANZA VERDE"</p>	<p>Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La zonificación a la que alude, aplica a predios municipales. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	<p>Por lo antedicho reconozco las ventajas de la electrificación del tren. Me opongo fervientemente a que las personas y vehículos vayan a circular en forma subterránea. Me opongo fervientemente a que dividan el barrio de Villa del Parque y su conexión con los vecinos de Devoto como consecuencia de los túneles. Les ruego que el tren sea el que se desplace en forma subterránea. Creo que el tema costos no es argumento CUANDO SE PERJUDICARÁ AL BARRIO. NO ACEPTO DE NINGUNA MANERA LA LOS TÚNELES PARA EL VECINDARIO! LOS VECINOS DE VILLA DEL PARQUE TENEMOS LOS MISMOS DERECHOS QUE LOS VECINOS DE PALERMO O CUALQUIER OTRO BARRIO A LOS QUE SE LOS RESPETE POR PAGAR IMPUESTOS. NO ACEPTAREMOS LO QUE PRETENDN HACER Y EN FORMA SUBREPTICIA!</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
18/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	<p>es una deuda de mas de 60 años y requiere pensar en las necesidades y desarrollo de la población especialmente joven que puede afincarse en zonas mas alejada del 3 cordón del GBA pero si existen transportes eficaces (FERROCARRIL)que le permitan trabajar en otra areas</p>	<p>Estimado Raúl, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	<p>Se seguirian haciendo tuneles por ejemplo en villa del parque y devoto?</p> <p>Las licitaciones para hacerlo serian claras y transparentes? No queremos corrupción. Hoy hay cosas mas importantes en los que usar los fondos. Cloacas. Gasoductos. Acuaductos. Asfaltos. Rutas. Prevención de incendios. Combatir incendios. Parar con la mineria contaminante y la desforesntación. Etc</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
18/9/2022	Vecino	<p>Propongo paso a nivel peatonal con un sistema aereo y NO subteraneo por un tema de seguridad personal.</p>	<p>Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no incluye en su alcance la ejecución de cruces a distinto nivel, los cuales están contemplados en otros proyectos complementarios que llevan adelante Trenes Argentinos y los Municipios correspondientes. No obstante, el nuevo sistema de señalamiento prevé la señalización activa de los pasos peatonales existentes.</p>
18/9/2022	Usuario	<p>Mejorar la situación actual de la línea San Martin es emergente. Se necesitan reformas que permitan la mejora de los servicios. La electrificación es un tema pendiente de hace años. Y la sociedad lo necesita</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Vecino	Mejorar la calidad de transporte por tren y la circulación de los pasos a nivel	Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
18/9/2022	Vecino	<p>En la zona de ex talleres Alianza NO SE PUEDE CONSTRUIR ya que es zona URBANA RESIDENCIAL , no puede haber contaminación visual, sonora, actividad industrial. La zona debe permanecer LIBRE de construcciones por ser zona de ACUIFEROS y estar las napas altas (muchos edificios en la zona tienen agua en los sótanos), por lo tanto las obras traerían inundación en el entorno y es ZONA VERDE Y QUE DEBE PERMANECER LIBRE .</p> <p>Hay animales :(lagartos y zarigüeyas más aves, etc) y deben ser respetados.</p> <p>Por un decreto del año 2000 es "AREA VERDE PROTEGIDA", no debería haber actividad de FFCC, o al menos NO</p>	Estimada Ailén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La zonificación a la que alude, aplica a predios municipales. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>AVANZAR.</p> <p>NO EXISTE un verdadero estudio de impacto ambiental por parte de FFCC! !!!!!</p> <p>Y ya los vecinos nos hemos negado a modificaciones en la zona a través de la organización PUERTO VERDE!</p> <p>Existe en la actualidad petición vecinal al respecto por lo cual la población exige que se cuide como área verde protegida, tal como lo especifica el decreto existente. Ver "RESERVA ALIANZA VERDE"</p>	<p>ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>
18/9/2022	Vecino	<p>Era hora que se tomen medidas en pos de la seguridad y el menor tiempo de trasladarse</p>	<p>Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
18/9/2022	Vecino	<p>SI A LA ELECTRIFICACIÓN. NO A LOS TÚNELES EN VILLA DEL PARQUE Y VILLA DEVOTO.</p>	<p>Estimada Coni, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
18/9/2022	Vecino	En mi opinión deberían elevar la vía como en la estación Paternal. Un túnel para que pase la gente sería un incremento en la inseguridad que ya se vive en las cercanías a la estación.	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
18/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con poner más túneles porque en donde vivo (Condarco- VDP) ya tengo el túnel de nazca y si ponen uno en el cruce de empedrado quedaría cercado y haría la zona súper insegura	Estimado Ariel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
18/9/2022	Usuario	Gracias x la pruralidad y dejar q nos expreemos en este ámbito usuarios y vecinos.	Estimado Alfredo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino		Estimada Andrea, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino		Estimado Miguel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con los túneles si bien soluciona el tema de los accidente de transito son un peligro además de un trastorno para cruzar nazca debo hacer 4 cuadras más para llegar a destino. Los comerciantes se verán perjudicados y las líneas de colectivos que pasan por la estación donde las iremos a tomar, prefiero viaductos. Y hagan espacios verdes o estacionamiento debajo de ellos. Me gustaría saber que harán debajo del viaducto san martin ya construido, es un juntadero de mugre actualmente. A propósito cuando inaugurarán la estación de Chacarita que sigue cerrado.	Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales. En forma complementaria a este Proyecto, Trenes Argentinos se encuentra trabajando para la pronta habilitación de la estación Villa Crespo.
18/9/2022	Vecino	Villa del Parque tiene una zona comercial a cielo abierto que va desde Av Beiró hasta Av Jonte, todos los colegios están cerca de las estación, el tren debe estar por abajo o en altura como en la estación Villa Crespo, de otra manera toda la zona quedará dividida, con	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar,

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		pérdidas de los comercios de los colegios y de todos los vecinos	que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
18/9/2022	Vecino	<p>Evitar la contaminación que generan los vehículos en las barreras por combustión, bocinas.</p> <p>La cantidad de víctimas fatales que he visto en mis 50 años de vida en el barrio, tantas se podrían haber evitado. La vida escolar de los devotenses está marcada por esto.</p> <p>Asimismo, un barrio en pleno desarrollo, que por su estructura histórica ferroviaria está "entre vías", debe ser más amable con el vecino. En este tren y en el FCC Urquiza</p>	<p>Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto contempla la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias. Del mismo modo, mediante el nuevo sistema de señalamiento se dotará de protección activa a los pasos peatonales actuales.</p>
18/9/2022	Otros	<p>Como respuesta al gran problema de superpoblación que se sufre en el segundo y tercer cordón del conurbano, el hecho de que aumente la frecuencia de los trenes hacia Cabred, incluso extender el servicio hasta Mercedes, es de vital importancia.</p> <p>Lo mejor sería utilizar un coche motor y una frecuencia no mayor de 30 min. Actualmente los trenes a Cabred tienen hasta 2hs de frecuencia, haciéndolo poco confiable para los pasajeros actuales y un at</p>	<p>Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio. Del mismo modo, la Estación Pilar será refuncionalizada dentro del alcance de las obras de este proyecto, facilitando el funcionamiento como una "Doble Cabecera" que permitirá técnicamente la operación de servicios diésel hacia Cabred y Mercedes.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Usuario	La frecuencia del servicio actual es muy distante una de otra, todos los días se viaja super apretado en hora pico, los vagones estan en condiciones deplorables sucios, rotos, y no tienen AA. La verdad los que viajamos todos los dias viajamos muy mal. Por favor las mejoras que van a hacer son esperanzadoras pero hasta que eso se concrete materialmente les pido aumenten la frecuencia del servicio para viajar un poco mejor. Gracias!	Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.
18/9/2022	Vecino	Me parece perfecta la electrificado pero si se hace el paso de tren en trinchera. Basta de túneles y de calles cortadas. El tren en trinchera permite la apertura de calles y la utilización del espacio superior para parques, deportes y esparcimiento	Estimada Hebe, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Me parece un proyecto espectacular	Estimada Elisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Correcto	Estimado Gianpiero, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Implementar con espacios verdes (plazas) sobre las vías , paseos o comercios	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien las obras mencionadas no se contemplan dentro del alcance de este proyecto que se centra en los trabajos

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			necesarios para la Electrificación de la Línea, se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios Municipios con intervención en estaciones, su accesibilidad y entornos.
18/9/2022	Vecino	Cómo vecino estoy totalmente de acuerdo con este proyecto.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Asi sea y se logre el proyecto!!! Gracias	Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	Es fundamental y de suma importancia llevar a cabo este proyecto.	Estimado Hernán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
18/9/2022	Vecino	<p>ESTA CONSULTA NO ES VÁLIDA. Pregunta respuestas con las que nadie se opone y no se hace cargo del tema que realmente nos importa a los vecinos.</p> <p>1. INACCESIBILIDAD PARA DISCAPACITADOS: revisen las cámaras y busquen a un discapacitado subiendo/bajando la rampa del paso bajo nivel en Nazca.</p> <p>2. MAYOR INSEGURIDAD: no hay seguridad a nivel y se proponen llenar de huecos el barrio.</p> <p>3. DESTRUCCION DEL PATRIMONIO CULTURAL: un túnel rompe la identidad barrial centenaria y separa a los vecinos. No se puede</p>	<p>Estimado Juan Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla</p> <p>En cuanto a su comentario respecto de la validez de la Consulta de Pública Virtual, el Ministerio de Transporte - como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>sostener que esto no va a afectar la integración y conexión del barrio.</p> <p>4. DESTRUCCION DEL COMERCIO BARRIAL: matan a los comercios de barrio y convierten un barrio de 5 minutos a pie en un paso vehicular.</p> <p>Un project finance bien hecho ya demostró a la conveniencia desarrollar TRINCHERAS en lugar de túneles.</p>	<p>Pilar - la ha implementado como una buena práctica en el marco de la evaluación ambiental. El contenido de cada pregunta ha sido estandarizado para alcanzar toda clase de público, previendo además una alta participación de interesados, como efectivamente ocurrió. Independientemente de ello, cada pregunta contaba con un espacio adicional para que todos los interesados manifiesten su opinión y percepción sobre la propuesta. En función de ello, dada la difusión realizada previamente por el Ministerio (equiparable o superior a la requerida para una Audiencia Pública), la disponibilidad de toda la documentación de interés sobre el Proyecto y la libertad para expresar cualquier opinión, más allá de lo específicamente consultado, le brindan validez a esta instancia. Cabe resaltar, por otra parte, que el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Sin embargo, sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>
18/9/2022	Usuario	Urgente hay que cambiar este tren por el eléctrico	Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
18/9/2022	Usuario	<p>Me gustaría que informen que uso específico se le dará al material rodante tractivo y principalmente al material remolcado que bien podría ser reparado y modificado para prestar servicios de larga distancia dada la poca cantidad de material rodante destinado a ése fin.</p> <p>No sólo podrían cubrir destinos hoy sin servicio de pasajeros como Miramar, Carmen de Patagones, Mendoza, etc, sino incluso reemplazar al material rodante chino de larga distancia que claramente es inadecuado por no poseer el confort necesario a ése fin (asientos de 3ra Clase, pese a que se los categoriza como "Primera Clase" y "Pullman", algo incomprensible).</p> <p>Espero se informe al respecto con claridad y no de manera difusa con vaguedades o pateando el asunto para después dejando el material rodante a merced del Vandalismo como sigue ocurriendo (ver Federico Lacroze donde la desidia es un claro ejemplo, con el material rodante siendo vandalizado día a día).</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Trenes Argentinos Operaciones está trabajando en la implementación de diversas alternativas para mejorar los servicios de media distancia utilizando este material rodante. Lamentablemente, al no ser alcance específico de este proyecto, no nos es posible brindarle mayores precisiones en este contexto.</p>
19/9/2022	Vecino	NO AL TUNEL EN CUENCA	<p>Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
19/9/2022	Vecino	Me parece que es una obra postergada hace 100 años. Mientras que no se construyan edificios gigantescos y la obra sea solo esto estoy de acuerdo gracias por dejarme expresar.	Estimado Gerardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Usuario	Como última sugerencia, renovar las vías hasta la laguna La Picasa en primera instancia	Estimado Christian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no está contemplado en el alcance del proyecto, el sistema de tracción por catenaria en 25 kV permitiría futuras extensiones del Servicio.
19/9/2022	Usuario	Una cuestión que surge como inquietud sobre este proyecto es qué pasará con las formaciones diésel chinas, que fueron adquiridas hace menos de una década, para evitar que pase lo ocurrido en 2013-2014 con las nuevas formaciones CSR que llegaron desde China para las líneas Mitre, Roca y Sarmiento, que produjeron (en gran medida) el desplazamiento de los coches que se utilizaban en esas líneas (como los Toshiba del Roca y Mitre, o los Puma y coches de doble piso del Sarmiento). Sería bueno ya definir qué	Estimado Walter, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, a partir de la refuncionalización de la estación Pilar para funcionar como "Doble Cabecera" sería posible la implementación de servicios de media distancia con formaciones diésel por ejemplo hacia Cabred y Mercedes.

Consulta Pública
 Proyecto de Electrificación del FC San Martín (Tramo Retiro – Pilar)

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		destino tendrán los actuales coches diésel de la LSM, que podrían destinarse para servicios regionales de las líneas de trocha ancha, como los que ya corren entre Rosario y Cañada de Gómez (en Santa Fe) o entre La Banda y Fernández (en Santiago del Estero), o en proyectados a futuros, como el local entre Mar del Plata y Camet, o desde Pilar a Mercedes...	
19/9/2022	Vecino	Estoy de acuerdo	Estimada Vilma, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Estoy de acuerdo en todo	Estimado Ángel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	De acuerdo	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
19/9/2022	Usuario	<p>Dos sugerencias. La primera, que más allá que comprendo que el transporte ferroviario de pasajeros cumple una función social, cosa que valoro y festejo, entiendo también que no puede ser de un costo absurdamente bajo, insignificante, porque pierde la esencia del costo de generar ese servicio que se le presta al usuario. Entiendo que, aún siendo accesible y módico, el pasaje debería tener un costo tal, que haga al usuario valorar el mismo y lo cuide y permita una rentabilidad mínima para el mantenimiento del servicio. También propongo que se estudie la prestación de un servicio tipo Rápido-Diferencial, de Pilar a Retiro y viceversa en días hábiles, en horarios picos y con unas pocas paradas intermedias en Provincia y CABA, no más de tres paradas- por ejemplo Palomar, Devoto, Palermo - a un costo diferencial relativamente alto y con una prestación de servicio diferencial también, como que solamente se pueda viajar sentado y con gran comodidad y rapidez, a un costo equivalente a lo que cuesta un micro tipo "diferencial" desde Pilar a CABA o un servicio de Combis.</p>	<p>Estimado Francisco, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>
19/9/2022	Usuario	<p>Es un proyecto que los usuarios de esta línea hace tiempo</p>	<p>Estimado Rubén, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		necesitamos y queremos para esta línea tan estratégica.	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
19/9/2022	Vecino	Me parece que la gestión del ferrocarril hoy es lamentable, basura por doquier, incendios, tala de árboles históricos, abandono. Incluso en el uso del servicio hay problema de mantenimiento, demoras. Los guardas se quejan por los salarios. Más cemento es una falsa solución.	Estimado Cristian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.
19/9/2022	Vecino	Me gustaria que se plantee una forma de que la obra se finalice aunque se cambie de gobierno o este el actual, que se busque una forma de que no se pare y se finalice.	Estimado Enzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La ejecución de una obra financiada por un contrato de Préstamo con un organismo de financiamiento Internacional, constituye una obligación para el país; suspender su ejecución supone el incumplimiento de acuerdos internacionales, los cuales trascienden gestiones. Prueba de ello lo constituye el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Roca, también financiado por el BID y con características muy similares al presente Proyecto, el cual inició en 2015, atravesando tres gestiones de gobierno sin interrupciones en las obras.
20/9/2022	Vecino	Es hora de invertir en el sistema ferroviario todo.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Usuario	Dejen la reserva como está. Que lo que la gente necesita es encuentro aire libre sol y naturaleza. Lo demás es pura ficción. Si quieren mejorar de verdad no sigan explotando el mundo	Estimada Paola, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	No lo creo conveniente. Desequilibrio ambiental	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Vecino	Hay que respetar la zona verde de los talleres de alianza, dado que existe un ecosistema funcionando	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	Es zona verde y debe permanecer así, libre de toda intervención. Gracias	Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>sociales, recreativos y patrimoniales. Por tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>
20/9/2022	Vecino	<p>La obra se tiene que empezar y asegurarse de terminarla lo más rápido posible. Si no se transforma en un problema para los usuarios y vecinos</p>	<p>Estimado Emilio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.</p>
20/9/2022	Usuario	<p>Más allá de todas las mejoras planteadas, que me parecen más que pertinentes, creo que hay aún una deuda con la infraestructura y accesibilidad de algunas estaciones. Particularmente, yo viajo diariamente de Caseros a Palermo, ida y vuelta. Caseros no cuenta con acceso para personas con movilidad disminuida. Hay un ascensor que frecuentemente no funciona. Y el estado y accesibilidad (in y out) de Palermo es realmente deplorable. Considero que es necesario dar una respuesta a esto de manera prioritaria para luego encarar otras</p>	<p>Estimada Gabriela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien las obras mencionadas no se contemplan dentro del alcance de este proyecto que se centra en los trabajos necesarios para la Electrificación de la Línea, se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios Municipios con intervención en estaciones, su accesibilidad y entornos.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		transformaciones mayores. Saludos!	
20/9/2022	Vecino	<p>Si las obras NO SE REALIZAN como VIADUCTO ELEVADO o TRINCHERA , los Barrios de VILLA DEL PARQUE y VILLA DEVOTO , quedarán DIVIDIDOS EN DOS PARTES por la frontera material que significarán las vías del tren .</p> <p>A esto deberá sumarse la inseguridad que traerán los aproximadamente 15 túneles subterráneos a construir en la zona , en reemplazo de los pasos a nivel existentes , como ya ocurre en los actualmente construidos .</p> <p>Este tema es de suma importancia no solo en el aspecto de romper la forma de vida actual de los vecinos , sino también en la pérdida de valor de las propiedades existentes , originada por esta división que se efectuaría de los Barrios .</p> <p>Por otro lado , sería importante continuar con la forma de viaducto elevado ya construido recientemente entre las Estaciones PALERMO y LA PATERNAL , porque se aprovecharía toda la experiencia adquirida en dicha obra , además de todo el equipamiento especial que fue adquirido para la realización de la misma .</p>	<p>Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
20/9/2022	Otros	Querría consultar cómo se va a resguardar el espacio verde o si lo van a sacar para las obras.	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Cualquier espacio verde, dentro del área operativa del proyecto, será resguardado a partir de la implementación del respectivo Plan de Gestión Ambiental y Social. En el caso particular de Playa Alianza, donde se reconoce el valor comunitario y recreativo de determinados sectores, especialmente periféricos, se encarará un diseño de proyecto para los talleres, el cual estará condicionado a la convivencia y no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
20/9/2022	Vecino	No construyan	Estimado Gisela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
20/9/2022	Vecino	Las reformas están bien, pero no a costa de sacar la reserva verde.	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Playa Alianza constituye un predio ferroviario operativo, bajo la órbita del Estado Nacional, y actualmente operado por la empresa Belgrano Cargas. Si bien existieron dos proyectos de Ley impulsados desde la Cámara de Diputados de la Nación para desafectar el uso ferroviario, dichos trámites nunca prosperaron, por lo que la actividad ferroviaria sigue activa hasta el día de la fecha. Independientemente de ello, se reconoce el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.</p>
20/9/2022	Usuario	<p>Quiero detenerme un momento en Alianza y Pilar. Uno de los objetivos del proyecto es la integración del entorno urbano. Para la iniciativa de talleres de alistamiento en Alianza se deben contemplar especialmente los impactos negativos de la etapa de operación y cómo se mitigarán, dado que en el entorno cercano hay viviendas.</p> <p>Por otro lado y de vital importancia, la iniciativa debe incluir una visión integral de toda la pieza urbana que supone un espacio de 70 hectáreas donde convive patrimonio arquitectónico ferroviario con gran potencial de ser reacondicionado y aprovechado por la población local, un pulmón verde que podría actuar como espacio público (de potencial metropolitano si consideramos que se habilitarán servicios en la línea Haedo-Caseros que interconectaría a las líneas</p>	<p>Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Como bien indica, algunas de sus observaciones trascienden la competencia del equipo de trabajo asignado a este Proyecto, particularmente en lo relacionado con la eventual desafectación del uso ferroviario para un predio que actualmente presenta actividad. Independientemente de ello, se está trabajando en la adecuación del proyecto previsto para el Taller Alianza, con el objeto de lograr una mejor integración al entorno y a sus usos actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>Roca, Belgrano Sur, Sarmiento y San Martín) y empresas posicionadas para sus actividades logísticas. El abordaje desde el sector público es una oportunidad para enfrentar el desafío desde una perspectiva integral que contemple las necesidades metropolitanas y las potencialidades locales. Esta lectura también puede facilitar la resolución de eventuales conflictos con los ciudadanos y autoridades municipales con un proyecto que beneficie a distintas partes y mitigue impactos negativos. En Pilar también existen predios en el entorno de estación en desuso que se podrían aprovechar como parques lineales.</p> <p>Entiendo que muchas de las recomendaciones que agrego en este punto y en los anteriores no son competencia del equipo que realiza la consulta, pero me parece importante que se trabajen proyectos de manera complementaria para el mayor beneficio de los ciudadanos que viven en el área de influencia con alternativas que también podrían mitigar eventuales conflictos para una obra que es de vital importancia a escala metropolitana y muy esperada por los usuarios del transporte público en el área de influencia.</p>	

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>Finalmente, quiero felicitar al equipo de trabajo por el gran trabajo profesional que realizan y la excelente iniciativa de abrir a la ciudadanía un canal de opinión.</p>	
20/9/2022	Usuario	<p>Mejorar los siguientes aspectos: -Mantenimiento a los asientos y vagones. -limpieza -cumplimiento horario -frecuencia</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.</p>
20/9/2022	Vecino	<p>El desarrollo desmedido del polo gastronómico fomentado por la creación del "distrito del vino" provocó que el tránsito vehicular en la zona de Devoto creciera muchísimo. En las barreras de Beiró, Chivilcoy, Nueva York y Benito Juárez suelen juntarse largas filas de autos cada vez que bajan para permitir el paso de los trenes. Esto no se resolverá con túneles que tendrán semáforos a su salida y generarán también demoras. Por otra parte, la estética del barrio no condice con el viaducto en altura que se hizo en parte de la traza del FFCC. Esa mole de hormigón poco</p>	<p>Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>tiene que ver con las casas bajas, algunas con pequeños jardines, que se encuentran en la zona y, particularmente, sobre Ricardo Gutierrez (frente a la vía). Le pido al gobierno nacional que tenga en cuenta también el bienestar de los vecinos y evalúe la posibilidad de hacer la mejor obra: tren en trinchera.</p>	
20/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación</p>	<p>Estimada Mónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual que de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera</p>	<p>expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
21/9/2022	Vecino	<p>LOS ASPECTOS TRATADOS CON RESPECTO A LA ELECTRIFICACIÓN DE FGSM INVITAN A UNA OPINIÓN POSITIVA ,SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA . ES NECESARIO QUE LA CIUDADANÍA PARTICIPE EN LA DECISIÓN DE TODOS LOS ASPECTOS QUE ATAÑEN AL PROYECTO. ME PREOCUPA</p>	<p>Estimado Alberto, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		QUE PREGUNTEN OPINION SOBRE UN TEMA QUE INVOLUCRA A LOS CIUDADANOS EN EL DESENVOLVIMIENTO DE SUS ACTIVIDADES EN FORMA PARCIAL .AQUÍ VIVE GENTE QUE PUEDE PENSAR ¿LO SABEN?	los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
21/9/2022	Vecino		Estimada Alexander, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Es importante q eliminen tantos túneles especialmente en Villa del Parque ya q segmento mucho el barrio (soy d Nazca y Nazarre, hasta impedir acceso seguro a locales del "otro" lado del túnel. Propongo tren en trinchera sobreelevado o soterrado	Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino		Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Espero se pueda mejorar calidad y seguridad	Estimado Julio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Los túneles que viene ejecutando el gobierno de la ciudad, son un ejemplo de planificación urbana, mejora toda la zona, la moderniza y le agrega lugar tanto para autos, personas, ensanchamiento de calles, etc. Hay que tener una mentalidad vanguardista, siempre favoreciendo el cambio sobre el no cambio. Muchos niños cruzan esa vía todos los días. Qué mejor forma de mitigar el riesgo a un accidente que directamente eliminando el riesgo con un túnel. Ojalá todo paso a nivel pueda algún día desaparecer de la Ciudad de Buenos Aires; es una ciudad hermosa y un ejemplo en el mundo de progreso. Gracias.	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
21/9/2022	Vecino		Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación: 1º.Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta	Estimado Gonzalo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º.Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a)Tren en trinchera b)Continuación de Viaducto en Altura c)Construcción de 11 PbN+2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º.Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Usuario	Vivo en Caseros - Pcia de Buenos Aires hace 68 años y éste proyecto de electrificación tiene 100 años. ES URGENTE SU APROBACION Y EJECUCION. NOS MERECEMOS PODER VIAJAR DIGNAMENTE COMO LO HACEN EN MUCHOS PAISES MODERNOS.	Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Apoyo el proyecto de mejora integral del ferrocarril San Martín	Estimada Elisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Solicito conocer la forma de acceder a los documentos del proyecto del EIAS.	Estimado Heber, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) del Proyecto de Electrificación, se encuentra publicado en la página web de la consulta: https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin .
21/9/2022	Usuario	Apoyamos que se extiendan la red ferroviaria por todo el país Somos usuarios del Tren San Martin y nos gustaría que aumente la frecuencia hasta Dr Cabred Amamos Trenes Argentinos y la gestión actual!	Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.
21/9/2022	Vecino	Haga del predio de Santos lugares un espacio de protección de la biósfera. Frente a los desastres de gestión, marquen la diferencia en sentido positivo. NO A LAS OBRAS QUE DESTRUYAN O	Estimada Diana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Reconocemos el valor de varios sectores del predio como espacio verde, así como también su importancia en términos sociales, recreativos y patrimoniales. Por

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		ACHIQUEN LA VEGETACIÓN NATURAL DEL PREDIO.	tales motivos, el diseño de los talleres estará condicionado a la no afectación de dichos espacios. De igual modo, se desarrollará un análisis para evaluar la potencial afectación derivada de la ejecución del proyecto de taller, que se verificará con el diseño final que actualmente está en revisión.
21/9/2022	Vecino	Positivo es todo lo referente a electrificado de la línea Retiro/Pilar. Negativo es el sistema de túneles bajo nivel de vías. Esto traería un impacto ambiental muy negativo al vecindario. Lo mejor sería el soterramiento de vías a partir del puente Av San Martín: trinchera a cielo abierto. Los detalles de esta propuesta pueden encontrarse en el grupo #Sinbarrerasnituneles	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
21/9/2022	Vecino	Q se hagan las obras para ayudar a los vecinos. Estacionamiento??? Limpieza de la estación es una mugre. Seguridad en los paso a nivel	Estimada Fabiana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe aclarar que el presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el proyecto se complementa con diversas obras en los alcances de Trenes Argentinos Infraestructura y de los Propios

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Municipios, con intervención en estaciones, su accesibilidad y entornos.
21/9/2022	Vecino	Mi objeción está focalizada en la construcción de túneles bajo el nivel de vías. Esto aumentaría la inseguridad de circulación de los peatones y tendría un fuerte impacto ambiental negativo en el vecindario. MEJOR ALTERNATIVA SERÍA EL SOTERRAMIENTO DE VIAS COMO TRINCHERA A CIELO ABIERTO. Esta propuesta y sus ventajas está ampliamente desarrollada por el grupo de vecinos #Sinbarrerasnituneles	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
21/9/2022	Vecino	Que se utilice el modo de tren en trinchera para el bien de todos.	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	Solicito como vecino del barrio el sistema de tren en trinchera electrificado y que se aprovechen espacios para estacionamiento y recreación.	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino		Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	Mejora la calidad de vida de todos	Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Vecino	No quisiera que villa del parque este dividida. Creo que primero hay que asegurar un cruce por arriba o por debajo del tren para autos y peatones Solo con electrificación no basta No nos dejen incomunicados entre vecinos	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Vecino	Me parece muy bien todo lo propuesto. Pero como vecina del barrio considero fundamental que en primer lugar se realicen las obras necesarias para garantizar el cruce peatonal y vehicular. Ya que sino el barrio quedaría dividido en 2	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
21/9/2022	Otros	Modernizar los ffcc es una tarea permanente, no espasmos cada 50 años. Va a ser nesecario volver a fabricar rieles en el pais y formaciones tambien. Esta todo por hacerse.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
21/9/2022	Usuario	Porque si	Estimado Aramis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	<p>El sistema constructivo de trinchera en una vía ferroviaria me parece la mejor solución en todo tipo de ciudad urbana. Es una obra sumamente necesaria y que beneficiaría a miles y hasta millones de personas.</p>	<p>Estimado Damián, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>
21/9/2022	Vecino	<p>LOS PUNTOS TRATADOS CON RESPECTO A LA ELECTRIFICACIÓN DE FGSM INVITAN A UNA ADHESION POSITIVA ,SIEMPRE Y CUANDO NO SE ALTERE LA LIBRE CIRCULACION PEATONAL , Y COMERCIAL A NIVEL EN EL CRUCE DE CALLE CUENCA . ES NECESARIO QUE LA CIUDADANÍA PARTICIPE EN LA DECISIÓN DE " TODOS" LOS ASPECTOS REFERENTES AL PROYECTO. ME PREOCUPA QUE PREGUNTEN EN FORMA PARCIAL SOBRE UN TEMA QUE INVOLUCRA A LOS CIUDADANOS EN EL DESENVOLVIMIENTO DE SUS ACTIVIDADES . CONSIDERO INCOMPLETO EL PEDIDO DE OPINION.</p>	<p>Estimada Elena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
21/9/2022	Vecino	<p>Falta una difusión clara y precisa sobre los cambios que traerá esta obra. No es posible decidir sin información. Una vez hecha esta obra, quedará por generaciones. Es necesario decidir la mejor obra para evitar la destrucción de los barrios con cambios irreversibles.</p> <p>Por lo expuesto, solicito que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11PbN+2puentes+Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
22/9/2022	Vecino	<p>Espero que en la obra e trabaje 7 x 24 y no demore más de 6 meses si usuario y la falla x mucho tiempo del mismo impactaría negativamente en todos los vecinos</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En la especificación de este proyecto se está teniendo especial atención en la planificación de las tareas de ejecución de las obras y plan de migración de los sistemas a efectos de poder minimizar la afectación al servicio ferroviario y a los pasajeros.</p>
22/9/2022	Usuario	<p>Gracias por estás mejoras y reducir el tiempo a cada destino, evitando demoras en el servicio.</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Otros	<p>Falta una difusión clara y precisa sobre los cambios que traerá esta obra. No es posible decidir sin información. Una vez hecha esta obra, quedará por generaciones. Es necesario decidir la mejor obra para evitar la destrucción de los barrios con cambios irreversibles.</p> <p>Por lo expuesto, solicito que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11PbN+2puentes+Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
22/9/2022	Vecino	<p>Estoy de acuerdo. Hace falta mantenimiento en el ferrocarril y más seguridad.</p>	<p>Estimada Lucrecia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.</p>
22/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal 	<p>Estimado Brian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>subterráneo (planificación oficial). 2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio. 3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
22/9/2022	Usuario	<p>Espero que los arreglos no se extiendan tan vergonzosamente como los de Palermo, villa crespo, Paternal.</p>	<p>Estimado Marcos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Usuario	<p>Deberían agregar estaciones intermedias entre San Miguel y J. C. Paz y José C Paz y Sol y Verde, debido al caudal de pasajeros.</p> <p>También deberían planificar un Ramal desde Pilar, hacia Fátima utilizando las vías del FFCC Belgrano hacia torres, o hacia Capilla del Señor</p>	<p>Estimado Oscar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Cabe mencionar que si bien no son parte del alcance actual de este proyecto en particular, en caso de surgir el requerimiento por parte de las autoridades ferroviarias y/o los municipios, podrían incorporarse las modificaciones necesarias a fin de incorporar nuevas estaciones a la traza, de acuerdo al grado de avance de cada una de las obras.</p>
22/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial). <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios</p>	<p>Estimado Kevin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios,</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
22/9/2022	Usuario	Por favor electrifiquenlo	Estimado Axel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	<p>4. Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el</p>	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
22/9/2022	Usuario		<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
22/9/2022	Usuario		<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
22/9/2022	Usuario		<p>Estimado Braian, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
22/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto anteriormente solicito que el gobierno cumpla con las reglamentaciones vigentes y, antes de avanzar en el proyecto de electrificación llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de CAN ya que ,hasta ahora, la documentación oficial dada a conocer es, cuantomenos, confusa.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las alternativas técnicas y el impacto ambiental, social, económico y financiero que conlleva cada una.</p>	<p>Estimado Eugenio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
22/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p>	<p>Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera</p>	<p>a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
22/9/2022	Usuario	Reitero: ¿Prefiere progresar o seguir cagando en un balde?	Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		Hagan las obras y déjense de joder. Gracias.	Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
22/9/2022	Vecino	Muy buena la iniciativa ojalá que se realice	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Tienen que electrificarlo.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Pedimos por favor que no sea a traves de tuneles ya que nos deja “aislados” a los vecinos para cruzarlos peatonalmente y se crean zonas fantasmas que no colaboran con la seguridad como ya ha pasado en otros tuneles de la zona	Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
23/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con la obra de túneles para el tránsito de vehículos y peatonal.	Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Electrifiquenlo que es necesario para todos</p>	<p>Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Los túneles en una ciudad consolidada generan, a veces, efectos muy negativos a nivel barrial. Es indispensable una adecuación para cada caso. En particular si se realizan desvíos afecta viviendas otrora sin tránsito y si el túnel o el puente es prolongado, largo, o genera lugares de acumulación de basura o refugios no deseables o afecta las actividades preexistentes. En cualquiera de esos casos se afectan las condiciones de vida de algunas familias o se subvalúa las propiedades o se destruyen actividades comerciales. Cualquiera de ellas necesita morigerarse o compensarse por tratarse de un plusvalor inmobiliario inverso.</p>	<p>Estimado Manuel, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º.Llamea Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN+2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º.Realice los Estudios del mpacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el</p>	<p>Estimada Mariana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martin, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones, técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Es URGENTE mejorar los accesos a la Estación Palermo para prevenir accidentes debido a la accesibilidad que resulta limitada, deficiente y riesgosa para los usuarios.</p>	<p>Estimado Federico, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no forma parte de este proyecto, Trenes Argentinos está llevando adelante la renovación de la estación Palermo.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Debería contemplarse instalaciones accesorias en varias estaciones como cafés y locales, tal como en estaciones como Villa del Parque, para así aumentar las prestaciones del ferrocarril y aumentar sus ingresos mediante concesiones. Por otro lado hay que hacer una revisión urgente de dispositivos de seguridad y emergencia en estaciones, como en la estación Palermo que hay escaleras con metales salientes, fierros partidos y sin una salida suficiente ante emergencias.</p>	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Respecto a la estación Palermo, si bien no forma parte de este proyecto, Trenes Argentinos está llevando adelante la renovación de la misma.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Vecinas y vecinos de Villa del Parque y Villa Devoto han desarrollado una propuesta que debe ser evaluada por Nación. Se trata del tren en trinchera. O de lo contrario, continuar con el tren elevado. Vivo en el barrio de Villa del Parque desde 1977. Aquí nacieron y se criaron mis tres hijas. No quisiera que esta propuesta del gobierno nacional me haga sentir a mi y a mis vecinos, habitantes de segunda en esta ciudad. Digo esto pensando en los trabajos que ya se hicieron en la línea Mitre que cruza los barrios de "alta gama" respetando la vida social y los derechos de esos vecinos.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	En CABA HACER EL VIADUCTO. en el resto de la traza en ambos lados cercos no inferiores a los dos metros.	Estimado Aldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la ejecución del cerramiento perimetral completo de la traza dentro de sus obras complementarias.
23/9/2022	Vecino	Los vecinos autoconvocados exigimos algo obligatorio por la Ley 120 de CGBA, que previo a la efetrificación se realicen los Estudios de impacto ambiental acumulado que van a tener el conjunto de los 11/14 túneles. Los vecinos de la Comuna 11 nos hemos reunido con especialistas que avalaron a la mejor opción: el tren en trinchera, como la Ing.Eva Koutsovitus (Hidráulica de la	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>UBA), Dr. Andrés Borthagaray (Urbanista reconocido), Dr. Claudio Lozano (Economista) y el Lic, Alejandro Amor (Defensor del Pueblo). Todos ellos coinciden con que la peor opción son los túneles y la correcta el tren en trinchera, que deja abiertas todas las calles, logro de espacios verdes, conservando la esencia del barrio "El jardín de Buenos Aires".</p>	<p>corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11: Tren en trinchera Continuación de Viaducto en Altura Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Propongo que los pasos de autos y Peatones permanezcan a nivel del piso y que el tren pase x debajo, en trincheras o subterráneo. Así no queda dividida la ciudad.</p>	<p>Estimado Sergio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.	barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.
23/9/2022	Vecino	No a los túneles. Si a la trinchera subterránea.	Estimado Diego, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
23/9/2022	Vecino	No podemos quedarnos con pasos subterráneos peatonales, porque generan más inseguridad. Se deberán organizar pasos en altura tanto vehiculares como peatonales, o bien construir las vías en altura, con lo que sería fácil atravesar por puentes	Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Por donde se haría el paso subterráneo? Seguro si se hace por el actual paso a nivel de Nazca ocasionará problemas con los comerciantes	Estimado Lorenzo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
23/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con los túneles para q pasen las personas y los coches.Vean la forma de electrificar sin túneles.	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
23/9/2022	Usuario	Pongan un vagón para mujeres embarazadas y niños. Así evitamos accidentes al bajar del tren	Estimada Salome, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Todo lo expuesto que considero correcto, queda totalmente disminuido ante la realidad que determinará: separación geográfica de los barrios (ej. Villa del Parque y en Devoto) inseguridad debido al paso subterráneo de personas. Imposibilidad de cruce para personas incapacitadas, ancianas y menores. Posibles inconvenientes hídricos. Desastre comercial, dado que determinará, sin duda, perjuicio para TODOS LOS COMERCIANTES. LOS VECINOS SE VERAN SUMAMENTE PERJUDICADOS. LAS RELACIONES VECINALES PERDERAN SUSTENTO. VILLA DEL PARQUE NO QUIERE Y DESECHA LA PROPUESTA. EN PARTICULAR EXISTIENDO OTRAS OPCIONES .</p>	<p>Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Todas los cambios que beneficien a los usuarios son importantes. Debemos cuidar el medio ambiente.</p>	<p>Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Estoy de acuerdo</p>	<p>Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar con el proyecto de electrificación :</p> <p>1) Llame a Audiencia Pública y cumplimente el derecho al acceso a la información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de Pan. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2) Realice la evaluación de Alternativas para la eliminación de Pan en C11 :</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de viaducto en Altura. c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo.</p> <p>3) Realice los estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>LOS CIUDADANOS TENEMOS</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		DERECHO QUE SE HAGA LA MEJOR OBRA, UNA VEZ EVALUADAS LAS DIMENSIONES : TECNICA, AMBIENTAL, SOCIAL, ECONOMICA Y FINANCIERA.	barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.
23/9/2022	Vecino	No	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	Cansada de viajar mal, nunca cumple el horario programado. Esa siempre sucio, lleno de gente porque se atrasa y su frecuencia es una barbaridad sobretodo en hora pico de la mañana que es cuando más se lo necesita.	Estimada Lisette, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La electrificación, el nuevo sistema de señalamiento y la renovación de vías permitirán aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones. Asimismo, cabe mencionar que los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas, lo que incluye aire acondicionado.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Mi sugerencia es tratar de evitar los pasos bajo nivel, ya que suelen ser inseguros y riesgosos ante eventos climáticos.</p> <p>Y de costoso mantenimiento. Por otra parte haciendo el tendido en altura, se evitaría el conflicto con el túnel de la Av Nazca y con los vecinos de toda la comunidad de Villa del Parque y Devoto.</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar, que el proyecto sí incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Siiii,seria un gran adelanto para la sociedad,muy importante!!</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Vecino		<p>Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicito que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimada Liliana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.	barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial). <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p> 	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>POR FAVOR, TENER EN CUENTA LA OPINION DE LOS VECINOS, YA VIMOS VARIOS TUNELES Y SIEMPRE PERJUDICARON LA ZONA COMERCIAL Y PEATONAL...</p>	<p>Estimada Cecilia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Estoy de acuerdo con la electrificación del ferrocarril, proyecto del que se viene hablando hace años. No estoy de acuerdo con los pasos bajo nivel para los vehículos y peatones ya que dividen los barrios y generan mucha inseguridad. Si el proyecto de electrificación va a estar acompañado de la construcción de pasos bajo nivel, no estoy de acuerdo. Lo mejor, en estos casos es el soterramiento del ferrocarril. En una Ciudad como Buenos Aires no deberían existir ferrocarriles a nivel ni sobre nivel, deberían ser todos subterráneos.	Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	X	Estimada/o, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Usuario	El plan de renovación de estaciones no contempla los servicios ecosistémicos ambiental que brindan los espacios verdes cerca o aledaños a la estaciones, no se realizaron en las nuevas estaciones de Villa Crespo o Paternal ni en ninguna mejoras en el impacto ambiental para sus sistemas de iluminación. El servicio esta línea San Martín esta muy por debajo de otros como la línea Mitre o Sarmiento.	Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Las intervenciones en las estaciones que menciona no forman parte de los alcances del presente Proyecto. En el caso de la estación Pilar, que será la cabecera del nuevo servicio eléctrico, se prevé la realización de mejoras en su entorno, contemplando los espacios verdes públicos existentes. En el resto de las estaciones, los alcances de las intervenciones serán puntualmente en puntas de andén, las cuales no cumplen la longitud necesaria para los requerimientos de las nuevas formaciones eléctricas. Asimismo, para lo que refiere a entornos fuera de la zona ferroviaria, el presente

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			proyecto se complementa con otras obras que está encarando Trenes Argentinos Infraestructura con los Municipios correspondientes.
23/9/2022	Vecino	Se han hecho consultas y estudios en la comunidad, pedimos evalúen el tren en trinchera como solución viable. Y por favor, no a la muerte comercial de la calle Cuenca y la consiguiente pérdida de empleo.	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p>	Estimado Leonardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>La línea actual genera no solo polución, sino armas contaminación sonora todo el día. Es una gran idea</p>	<p>Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El cambio del sistema actual a uno eléctrico conlleva el beneficio de la disminución de la contaminación sonora debido a que ya no se utilizarán trenes con tracción a diésel. A su vez, el presente Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín ramal Retiro-Pilar incluye la renovación integral de 117 km lineales de vías simples y de todos los Aparatos de Vías, entre las estaciones Retiro-Palermo y</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Paternal-Pilar, lo que también contribuye a este beneficio.
23/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º) LLame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º) Realice la evaluación de alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:a) Tren en trinchera . b) Continuación de Viaducto en Altura. c) Construcción de 11 PbN +2 Puentes +Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial). 3º) Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias</p>	<p>Estimado Hugo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Que también se tenga en cuenta la comodidad para los peatones al cruzar el túnel, pensando en la gente mayor que no puede subir y bajar escaleras</p>	<p>Estimada Teresa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Usuario	<p>La obra tendrá beneficios para usuarios y vecinos siempre y cuando dejen de construirse túneles en los cruces de vía de la comuna 11 (Villa del Parque y Devoto)</p> <p>Los asientos de tela no impermeable tiene muy poca durabilidad además de ser antihigiénico, esperemos que el cambio de vagones incluya asiento de ecocuero o materiales del estilo</p>	<p>Estimada Sol, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Por otro lado, los coches eléctricos a incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.</p>
23/9/2022	Usuario	<p>Me parece una buena iniciativa dejar de lado el uso de combustibles fósiles por otros más sustentables, a la vez que traen mejoras a la calidad del servicio y de los vecinos.</p>	<p>Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>El construir once túneles en un trayecto corto es un disparate y relativiza las ventajas de la electrificación. Debe optar por el tren en trinchera a cielo abierto</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
23/9/2022	Vecino	<p>Estoy totalmente de acuerdo con el proyecto considerando las mejoras tanto en el servicio como en la protección del medio ambiente.</p>	<p>Estimado Omar, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
23/9/2022	Vecino	Avancen que la resistencia al cambio se diluye a lo largo de la obra	Estimado Pedro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Vecino	Comprendo todo lo que plantean. Tal vez se podrían eliminar algunos pasos a nivel pero no todos. El de la calle Cuenca partiría nuestro centro comercial. Sería muy negativo.	Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
23/9/2022	Vecino	Tenemos que cuidar la seguridad de los niños, niñas y adolescentes. Velar por la movilidad ágil de las personas mayores. Eliminar cualquier obstáculo físico para las personas con discapacidad. Hacer del barrio un lugar ameno, bello, estético, con puesta en valor, agradable estructuralmente, seguro y transitable. El tren NO es el único medio de transporte. Hay personas que, por distintos motivos, necesitan trasladarse en vehículos particulares, motos y bicicletas. Analicemos otras alternativas: por ejemplo la Trinchera a Cielo Abierto. Mejoremos las calles, pongamosle patentes a las bicicletas, eliminemos los adoquines. Mejoremos las	Estimada Mariela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		fachadas de los edificios, Mejoremos los negocios del barrio, reabramos el shopping de Villa del Parque. No a la electrificación con eliminación de pasos a nivel. Si a la búsqueda de alternativas más valorables.	
23/9/2022	Vecino		Estimado Eduardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
23/9/2022	Otros	Si bien este tipo de electrificación (25Kv CA y 13,2Kv para FEM en instalaciones) alimenta los nuevos sistemas de señalización a implementar (como en el caso del Ferrocarril Roca); para tener un trenes seguros, no hace falta la electrificación. Entonces los beneficios de la electrificación no solo pueden ser la seguridad, la baja emisión de gases de efecto invernadero, la rápida rotación de las formaciones en cabera o una mayor disponibilidad de las formaciones (menor tiempo de mantenimiento e intervalos mas prolongados entre estas). Los trenes deben ir rápido. Ese fue desde siempre uno de los varios beneficios del ferrocarril, la velocidad. Tenemos autopistas en donde los autos particulares circulan con velocidades máximas de 130Km/h, y nuestros trenes en el AMBA tienen velocidades	Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Efectivamente, la renovación integral de la Línea San Martín que implica este proyecto contempla los más altos estándares en las tecnologías de las vías, la electrificación y el señalamiento, lo que permite aumentar la velocidad y la frecuencia del servicio, en consecuencia se reducirán considerablemente los tiempos de viaje y de espera en estaciones, mejorará el confort y aumentará la seguridad de las personas transportadas y de terceros.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>que en promedio, no superan los 60Km/h.</p> <p>No solo tenemos las vidas de miles de pasajeros en nuestras manos, también tenemos gran parte su tiempo. Cada minuto cuenta. Y reducir esa cuenta, da sumas grandes en mejora de la calidad de vida.</p>	
23/9/2022	Vecino	<p>Túneles son peligrosos, lleno de indigentes que rompen las luminarias ,muy poco higiénico</p> <p>Con las lluvias se inundan</p> <p>Tenemos en la zona muchos colegios, los alumnos y padres disfrutamos de la calle Cuenca un verdadero shopping. al aire libre</p> <p>Los comercios se perjudican y terminan cerrando, eso se llama desocupación. (Cómo en Nazca)</p> <p>Pido reunión con las autoridades para poder explicar mejor nuestras ideas y temores</p> <p>Gracias</p>	<p>Estimada Ana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>4. Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicito que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos, poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de P a N. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de P a N en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 P b N + 2 puentes + Cierre definitivo del P a N Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégico y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa sólo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el</p>	<p>Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>territorio. Los ciudadanos tenemos derecho a que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación: 1º.Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p>	<p>Estimado Guillermo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>2º.Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN+2 puentes+Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo</p> <p>3º.Re(planificación oficial). Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino		Estimada Paula, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Que universidades públicas hagan el EIA de Todo el proyecto y si el soterramiento es la mejor opción evaluar bien el mayor costo y aunque sea un 30% más caro, tomar esta opción	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Se prevé que la elaboración de estudios ambientales específicos y/o complementarios vinculados a las obras relacionadas con el presente proyecto sean desarrollados por Universidades públicas.
24/9/2022	Vecino	Que Universidades públicas hagan EIA de todo el proyecto y evalúen costos. Que se contemplen las Evaluaciones de Alternativas para la Eliminación de las Interferencias y se realicen los Estudios Ambientales Estratégicos y Acumulados conforme a la legislación vigente (Ley 120 de CABA) y se tome en cuenta la propuesta del tren corra en trinchera a cielo abierto.	Estimada Lidia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Se prevé que la elaboración de estudios ambientales específicos y/o complementarios vinculados a las obras relacionadas con el presente proyecto sean desarrollados por Universidades públicas.
24/9/2022	Vecino	No tarden 50 años	Estimado Rodrigo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	HAGANLO URGENTE.!!	Estimado Esteban, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino		Estimada Jaquelin, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>4. Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Usuario	<p>Quisiera que se proporcione seguridad para quienes viven en la proximidad del ferrocarril, y cuidado de los usuarios de túneles. Ya que para mi sorpresa, tenemos gente instalada y durmiendo en ellos.</p>	<p>Estimada Inés, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
24/9/2022	Vecino		<p>Estimada Silvina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11: a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
24/9/2022	Vecino	Ojalá se haga a un costo acorde a las obras y en un intervalo razonable de tiempo	Estimada Olga, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Otros		Estimado Rogelio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>Si lo hacen sobre la actual traza, y tan solo realizar túneles viales, SERÁN RESPONSABLES DEL DETERIORO EN LA SEGURIDAD DE LOS VECINOS, LA INCOMUNICACIÓN ENTRE MIEMBROS DE UNA MISMA COMUNIDAD, ATENTAR CONTRA LOS AFLUENTES HÍDRICOS SUBTERRÁNEOS, Y EVIDENCIAN UN SISTEMA DE CORRUPCIÓN E INEPTITUD, DADO QUE LOS COSTOS E INCOMODIDAD SON MENORES REALIZANDO LA TRINCHERA, SON CUATRO VIAS, PUDIENDO EN DOS REALIZAR LAS OBRAS MIENTRAS FUNCIONA NORMALMENTE EL FERROCARRIL Y LUEGO EN LAS OTRAS DOS VIAS. LAS JUNTAS VECINALES DE VILLA DEVOTO Y VILLA DEL PARQUE, JUNTO AL DEFENSOR DEL PUEBLO DE CABA, YA SE HAN REFERIDO RESPECTO A ESTAS OBRAS Y SUS IMPACTOS SOCIALES Y AMBIENTALES. SI CONTINÚA CÓMO LA HAN PRESENTANDO, ESTOY EN CONTRA, Y NO APOYO.</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
24/9/2022	Vecino		<p>Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
24/9/2022	Vecino		<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11: Tren en trinchera Continuación de Viaducto en Altura Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11: Tren en trinchera Continuation de Viaducto en Altura Construcción de 11 PbN + 2</p>	<p>Estimado Tomás, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Todos los cambios que tengan como objetivo mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y del medio ambiente hay que ponerlos en marcha. A su vez, hay que pensar en quitar por seguridad los pasos a nivel, analizando las distintas posibilidades que existen.</p>	<p>Estimada Patricia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El proyecto no contempla la eliminación de pasos a nivel. Las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	Sería importante que hagan estos cambios para modernizar y mejorar el servicio ferroviario esperando también que estos arreglos se hagan en tiempo y forma sin que esto sea un perjuicio para los habitantes del barrio	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino		Estimado Enrique, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	Estoy conforme con mejorar la seguridad, la rapidez de los viajes y frecuencia y también solicito que no se altere la zona comercial de villa del parque	Estimada Valeria, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Las obras previstas no prevén intervención alguna sobre la zona comercial de Villa del Parque, a excepción de tareas de mejora específicas en los cruces a nivel existentes (por ejemplo, cambio de vías y losetas).
24/9/2022	Vecino	Solicito que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación: 1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria. 2º. Evalúe alternativas para la eliminación de PaN en la	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>Comuna 11: a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimada Lorena, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Otros	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Alejandro, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.	barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las regulaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumpla con el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PaN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN que encajonado sea peatonal subterráneo</p>	Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>neo (planificación oficial). 3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBAs hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrá en todos los túneles sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera</p>	<p>proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Estoy de acuerdo con las mejoras propuestas (servicio, seguridad, impacto ambiental) pero NO con el proyecto de túneles bajo nivel (PbN) peatonales y/o vehiculares.. Sí apoyo la idea de hacer un tramo subterráneo del tren (en trinchera a cielo abierto) que no afecte la conectividad de los vecinos (no para todos es</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		sencillo transitar los PbN en especial ancianos y discapacitados),ni la dinámica comercial/gastronómica que repercutiría muy negativamente en no sólo los que viven en las inmediaciones.Muchas gracias.	incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
24/9/2022	Vecino	Las obras necesarias para eliminación de los pasos a nivel en la comuna 11 sería un disparate técnico sí se realizará con 11 túneles más dos puentes más el cierre vehicular de una calle Cómo Cuenca en Villa del Parque dado que cuando estuviesen terminadas las obras se habrían construido más metros lineales soterrados que si el tren corriese en trinchera a cielo abierto hasta la Av. Gral. Paz ;por otra parte está la propuesta que los vecinos vienen solicitando desde se considero necesaria la eliminación de las barreras en la comuna Asimismo considero imprescindible que el gobierno convoque a audiencia pública conforme a la legislación vigente	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
24/9/2022	Vecino	Como vecina de Villa del Parque, por razones de inseguridad para peatones al cruzar túneles (ej.: robos), y de dificultad para personas con problemas de movilidad, propongo que el tren corra en trinchera. De este modo se puede transitar a nivel de la calle y además los	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		barrios Villa del Parque y también Devoto, no quedarían divididos. Muchas gracias.	integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
24/9/2022	Vecino	Se deben tener en cuenta otras opciones a los túneles. Leí sobre el proyecto de trinchera a cielo abierto para el tren y se nos debe escuchar!!! En post de la electrificación de un ferrocarril, no sé puede perjudicar tanto a los vecinos y comercios de la comuna 11 y de las localidades siguientes del GBA, y poniendo en riesgo las edificaciones existentes por causa de socavar las calles	Estimada Silvana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Carlos, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p>	<p>Estimada Rosa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Javier, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2</p>	<p>Estimada Julieta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
24/9/2022	Usuario	<p>Más allá de toda mejora que puedan implementar. El servicio del tren sanmartin es el único q apesar de este prohibido.. van y vienen en todo horario en los furgones fumando y fumando porros. Tomando etc.. eso no creo UE se trate de seguridad. Nadie hace nada.. y se soluciona con un policía por formación. Es en</p>	<p>Estimado Germán, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Sus inquietudes refieren a aspectos específicos del servicio actual del Ferrocarril San Martín, por lo que las mismas serán transmitidas directamente al área de Atención al Pasajero de la Operadora Ferroviaria. Sin embargo, cabe mencionar que los coches eléctricos a</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>toda hora desde 3 AM hasta los últimos trenes..</p> <p>Otro detalle más el otro día a un tren le pusieron aire el cual no funcionaba y ala madrugada no cabía un alfiler en el tren .</p> <p>Para colmo las ventanas no se bajaban</p>	<p>incorporar en la Línea San Martín contemplarán todas las medidas de confort que los adquiridos recientemente en otras líneas electrificadas.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>Pedimos audiencia pública antes de la licitación, para conocer los expedientes, cómo se proyecta la obra y proponer alertnativas entre ellas el tren en trinchera y el viaducto elevado que preservan nuestros barrios, el gobierno local no le importa lo que digan los vecinos, solo piensa en los negocios, nación puede variar esta mirada y evitar el impacto ambiental y social,económico que tendrán los tuneles</p>	<p>Estimado Ricardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
24/9/2022	Vecino	<p>No quiero túneles. Crea inseguridad y falta de circulacion para discapacitados y mayores.</p> <p>Tala de árboles.</p>	<p>Estimada Mirta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
24/9/2022	Vecino		<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
24/9/2022	Vecino	<p>Solicito al Gobierno Argentino que antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Estoy de acuerdo con la electrificación del tren San Martín, pero eso no puede significar la destrucción de la esencia y características del barrio. Que se haga acompañado por el</p>	<p>Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		soterramiento de las vías mediante una trinchera ferroviaria a cielo abierto, o con la prolongación del Viaducto. Así planteado con PBN es un disparate	infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.
25/9/2022	Vecino	Estoy totalmente en contra de la electrificación de esta forma. Deberían hacer un corredor en altura como se hizo desde paternal hasta palermo. De esta forma contribuyen a destruir los barrios de devoto y villa del parque .	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
25/9/2022	Vecino	El aumento de frecuencias deberá ser indispensablemente acompañado por la eliminación de cruces a nivel, idealmente el tren debería circular en trinchera o en forma elevada, los túneles no son la mejor opción por su impacto negativo sobre la	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		calidad vida de los vecinos, principalmente personas mayores o con movilidad reducida.	integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.
25/9/2022	Vecino	Sí a la electrificación pero no a los túneles. Sólo benefician a los autos, no a los vecinos. Separan barrios, complican a los peatones, hacen al barrio más inseguro e intransitable	Estimada Yamila, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
25/9/2022	Vecino	Electrificar no implica tener que romper y destruir Villa del Parque y Villa Devoto. Ya bastante arruinaron devoto con el negociado del distrito del Vino. No a los túneles que solo trajeron zonas desiertas e inseguras en la av Nazca. No a cerrar la barrera de Cuenca. No a túneles en el trazado que toca estos barrios. Si hacen puentes que sea un medio alternativo más de cruce y en zonas que no hagan daño a la arboleda de la zona. No la anulación de los cruces	Estimada Nora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>actuales. Los puentes pueden hacerse en zonas menos comerciales. No acá. Que destruiría los comercios de cuenca y alrededores. Basta de destruir. Los bares ocupan las calles. Los edificios históricos se reemplazan por edificios de 8 pisos. Las obras se construyen socavando casas que se hundan como la de Campana que se vino abajo el pasillo y tuvieron que evacuar a los vecinos. Todo es negociado. Se perdió la esencia del barrio residencial y no se respetan las casas históricas. A Caballito le hicieron lo mismo y es un caos sin luz en el verano sin servicios esenciales. Residencial es casas y edificios bajos. Cambiaron el código urbanístico para hacer negocios y arruinar los barrios. Basta.</p>	
25/9/2022	Vecino	<p>Bueno sugiero la audiencia pública, evaluar alternativas, repensar el tema de medio ambiente, repensar la inseguridad, repensar en que la comuna es residencia, era tranquila, hoy cada día más es destruida por la transformación que no para, no sigamos así, Ver la ley. Pensar urbanísticamente y con criterio social. Gracias espero que hagan la mejor obra, el tren en trinchera sería lo mejor pero evalúen por favor, no solo la codicia, sino el bienestar general Gracias</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Transito por los túneles cercanos a la estación villa del parque. Son intransitables por la cantidad de robos tanto a los menores que atraviesan a la salida de las escuelas como a los adultos mayores. Sumado a las personas discapacitadas que deben caminar con sus bastones una mayor distancia.</p>	<p>Estimada Miriam, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		Va a dividir el barrio en dos, por miedo o por discapacidad no vamos a poder cruzar de un lado a otro. Solo beneficia al tren, como los otros benefician a los automóviles, no a los vecinos.	integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	No hagan los túneles en Devoto. El gobierno de CABA está destruyendo en casco histórico .	Estimado Ezequiel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	a)Trenentrinchera b)ContinuacióndeViaductoenAltura c)Construcciónde1PbN+2puentes+CieredefinitivodelPaNCuencaconpasopeatonalsubterráneo (planificacióno oficial). 3o.Realice los Estudios del Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras de cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudio parcial donde evalúa solo una obra puntual	Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente Proyecto no prevé la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).
25/9/2022	Vecino	Saludos cordiales.	Estimada Analía, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>Que se llame a audiencia pública para determinar qué tipo de obra es la más conveniente para los barrios.que se realicen los estudios de impacto ambiental de la obra del ferrocarril en los barrios y se decida la mejor obra que en mi parecer como parte de Villa Devoto sería:</p> <p>Trinchera: el tren tiene total autonomía en su recorrido, no se afectarían las estaciones históricas del ferrocarril, no se cerrarían calles al contrario se podrían abrir, y mejorar las heridas que hoy provoca el ferrocarril en su traza, con mas espacios verdes y de esa forma los ciudadanos de a pie logren una mejor colección. De esa forma considero que sería beneficioso para el ferrocarril, los conductores de vehículos de todo tipo y sobre todo para las personas.</p> <p>V iaducto en altura: creo que es más costoso porque hay que tocar estaciones y lograr una estética importante.</p> <p>Túneles : traería lo que no quisiera ver, cierre de calles, convertirme en hormiga, problemas con anegamiento, desarrollo de dimensiones por lo vehículos de gran porte Serían cicatrices en calles , porque no son avenidas.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho a que se haga la mejor obra luego de las evaluaciones técnicas, ambientales,social, económica y financiera</p>	<p>Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	<p>La electrificación es necesaria y cambia la vida de toda la trocha del SAN MARTIN. Pero no hay que descuidar los entornos en mi caso optaría que se hicieran los estudios de factibilidad de tren en trinchera, viaducto y descartaría los túneles. Porque alterarían nuestro barrio.</p>	<p>Estimado Elvio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Queremos alternativas sustentables y adaptables al barrio en el que vivimos, entendiendo que es necesario proponer actualizaciones en el transporte de pasajeros, pero que esto debe hacerse manteniendo la fisonomía y la</p>	<p>Estimada Verónica, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		historia de los barrios. Considero que se podría realizar un concurso abierto para que las Facultades de Arquiye Ingeniería del país encuentren una solución "win-win" y que sea aprobada por plebiscito por las comunidades involucradas en este gran cambio	
25/9/2022	Vecino	Este tipo de obras NO favorece a la estética tradicional del barrio, menos aún a comercios genera espacios de linyerío, y acampado de personas, tal como sucede con el túnel Jorge Guinsburj en Nazca. Aumenta la inseguridad, disminuye la higiene, arruina y divide al barriol	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Chivilcoy y Beiro son puntos clave	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	No quiero ni estoy de acuerdo con que se hagan tuneles que dividan el barrio.	Estimada Rafaela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>Tren en trinchera es la solución ideal para la electrificación de los trenes, de nos sera así, las consecuencias negativas para la comuna 11 son: Cuando todos los túneles estén terminados, la única forma de atravesar las vías será por estos pasos bajo nivel de 300 metros de largo (no son "sapitos"), tanto para peatones como para vehículos (solo conexión subterránea, dividirá a los barrios en 2) lo que generará mayor inseguridad (está comprobado que los túneles son inseguros y generan "zonas fantasmas" que perjudican a peatones y residentes cercanos); mayores intersticios urbanos en detrimento de la accesibilidad para adultos mayores, personas con discapacidad, niños pequeños y comunidad en general; riesgo hídrico; daño ambiental, económico y urbanístico.</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>Me preocupa por demás la generación de ruidos, vibraciones y la necesidad de energía eléctrica y agua por parte de los obradores en las diferentes etapas que van a afectar el normal desarrollo de la vida de los vecinos, en particular los que vivimos próximos a las vías. En el caso de Villa del Parque donde se producen cortes de luz en verano mayormente, deberían planificarlo para NO trabajar en esa estación del año y así no perjudicar a lo vecinos y comercios. Por otro lado, preferiría que NO se trabaje de noche, ya que afecta el sueño y descanso de quienes vivimos frente a las vías, tal como sucedió cuando Villa del Parque se transformó en cabecera.</p> <p>Repito, tener en cuenta a los vecinos próximos a las vías y los comercios, la circulación y evitar dividir en 2 el barrio. Tener en cuenta las necesidades de energía eléctrica y agua en verano y la emisión de ruidos molestos y vibraciones mayormente nocturnas que no permiten el descanso. Gracias</p>	<p>Estimada Laura, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se incluye un monitoreo regular de las emisiones de ruidos molestos al vecindario, con el objetivo de prevenir y mitigar en caso de que se estén generando ruidos molestos durante la ejecución de las actividades que implica la obra. Asimismo, se exigirá a las empresas a cargo de la ejecución de las obras la implementación de un Programa de Control de Ruidos y Vibraciones, para garantizar la incorporación de medidas que contribuyan a minimizar dichos disturbios. En cuanto a las tareas nocturnas, las mismas se informarán previamente a los vecinos y frentistas y, a su vez, se implementarán medidas para disminuir los ruidos generados en esos horarios, dado que los trabajos nocturnos resultan inevitables, al ser la única alternativa para evitar la afectación del servicio. Respecto a los consumos de energía y agua durante el desarrollo de la obra, el consumo de los obradores es mínimo debido a que la energía será utilizada únicamente para iluminación y oficinas. Respecto al impacto sobre los servicios de provisión de agua de red, la misma solo se utilizará para sanitarios, dado que se utilizará agua potable en bidones para el consumo. Los impactos de los obradores sobre los consumos de ambos servicios serán mínimos durante el desarrollo de la obra.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>Estimada Sandra, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martin, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).
25/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica,</p>	<p>Estimada Shirley, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martin, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		ambiental, social, económica y financiera.	barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).
25/9/2022	Vecino	Según lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación: 1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11: a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial). 2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna	Estimada Shirly, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	Total conformidad, el tren en trinchera a cielo abierto .	Estimada Carmen, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Si bien la propuesta de mejorar el servicio de trenes es muy interesante, habría que reevaluar la implementación de la misma. Por ejemplo haciendo la vía en forma aérea para mejorar el servicio del tren y favorecer a la seguridad con cruces seguros	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	Si la trinchera es bajo nivel a cielo abierto o en altura la seguridad vial y peatonal se garantiza, los barrios no se dividen. LAS VENTAJAS SON MAYORES.	Estimada Margarita, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
25/9/2022	Vecino	Por todo lo anterior sugiero evaluar seriamente levantar las vías y hacer las obras necesarias antes de electrificar y causar un perjuicio a la zona. Más que como en otros caso al intentar cavar se pueden encontrar con problemas como en la avenida San Martin que las obras duraron más de 2 años. La situación económica de los comercios no resiste una situación así. Por lo que insisto, las soluciones deben ser integrales y no con parches. Muchas gracias	Estimado Mario, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial).</p> <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.	barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.
25/9/2022	Vecino	Dara lugar a robos	Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Entendemos que se refiere a la ejecución de pasos bajo nivel. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
25/9/2022	Vecino	Hay proyecto alternativo llamado ferrocarril "en trinchera" que no necesita túneles perjudiciales para nuestros barrios.	Estimada Sara, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías,

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Exigimos que antes de iniciar el proceso de electrificación se cumpla con los precios legales de audiencia publica y cumplimiento de acceso a la información publica que tenemos todos los ciudadanos. Los ciudadanos y dueños de las propiedades afectadas tenemos derecho a exigir la mejor obra. Pedimos una obra que permita generar un urbanismo de proximidad, combinar las escalas, la conectividad, la fluidez vehicular con la accesibilidad peatonal (contemplando peatones de todas las edades y de todas las condiciones físicas),. Multiplicar alternativas, integrar la traza urbana, ganar espacio verdes, mantener y aun mejorar los valores economicos y sociales, la calidez y la calidad del entorno y eliminar el impacto ambiental que genera el paso del FFCC al dividir el barrio</p>	<p>Estimado Rodolfo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Exigimos que antes de iniciar el proceso de electrificación se cumpla con los precios legales de audiencia pública y cumplimiento de acceso a la información pública que tenemos todos los ciudadanos. Los ciudadanos y dueños de las propiedades afectadas tenemos derecho a exigir la mejor obra. Pedimos una obra que permita generar un urbanismo de proximidad, combinar las escalas, la conectividad, la fluidez vehicular con la accesibilidad peatonal (contemplando peatones de todas las edades y de todas las condiciones físicas),. Multiplicar alternativas, integrar la traza urbana, ganar espacios verdes,</p>	<p>Estimada Viviana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>mantener y aun mejorar los valores economicos y sociales, la calidez y la calidad del entorno y eliminar el impacto ambiental que genera el paso del FFCC al dividir el barrio</p>	<p>emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Necesitamos consulta a los vecinos, que curiosamente somos los que pagamos por nuestras propiedades que se verán afectadas, que se haga un estudio completo para que se realice la mejor obra, que resuelva no solo el paso del tren sino también la vida de los vecinos. Lo vecinos queremos que se realice un tren bajo trinchera que mejora la vidasocial y económica de todos los vecinos, incluso su inseguridad con las zonas</p>	<p>Estimada Juana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar -</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>fantasmas que generan los túneles. Es la primer obra de escala que se realiza en el barrio de Devoto y villa del parque es indispensable que se piense a 50 años y que resulte una mejora para todos y no una mejora para unos y un empeoramiento para otros, son obras que cuentan demasié al erario publico como para mal gastarlo no haciendo una obre que incluya las soluciones de todos y no solo del paso del tren</p>	<p>de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Las obras previstas de señalamiento y de renovación de losetas en los cruces a nivel permitirán minimizar los tiempos de barreras bajas y agilizar los cruces vehiculares respectivamente. En este sentido, no se modificará en términos negativos la situación actual del entorno.</p>
25/9/2022	Vecino	<p>exigimos una consulta a los vecinos, una obra en la escala del barrios que mejor su calidad y la de sus vecinos, dueños de la tierra y no un gobierno de paso. No queremos ser una zona de sacrificio. Queremos una obra que integre la traza urbana la</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>calidad y la calidez del barrio. Queremos como en otros países se realice el tren bajo trinchera que permitiría dejar pasos a nivel a los peatones y bajar el tren, lo que mejoraría de sobre manera no solo el paso del tren sino nuestra vida, la de los que viajan en tren, nuestro barrio. Una verdadera obra inclusiva y con proyección a varias décadas</p>	<p>Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. Las obras previstas de señalamiento y de renovación de losetas en los cruces a nivel permitirán minimizar los tiempos de barreras bajas y agilizar los cruces vehiculares respectivamente. En este sentido, no se modificará en términos negativos la situación actual del entorno.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
25/9/2022	Vecino	<p>En la localidad de Villa del Parque, como serán los cruces de las calles por las que pasa el tren, por ejemplo Cuenca y Campana. Ya que la construcción de pasos subterráneos divide el Barrio en dos y es muy incómodo para las personas con movilidad reducida, también aumenta el vandalismo y el robo en estos pasos subterráneos. Como vecino creo que la mejor opción es la trinchera</p>	<p>Estimada Marcela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los cruces en las arterias que Ud. menciona, al igual que en el resto de los cruces a nivel existentes, será de la misma manera que en la actualidad, con la salvedad de que a partir de las mejoras en cuanto a señalamiento y de las losetas de los cruces, se mejorará la circulación vehicular y peatonal y se reducirán los tiempos de barrera baja.</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo</p>	<p>Estimada Valentina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p> <p>El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
25/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión</p>	<p>Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p> <p>El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	
25/9/2022	Vecino	<p>Segun lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <p>a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura</p> <p>2º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual, y de ninguna manera refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio.</p> <p>3º. Tome la decisión evaluando la cantidad de familias y comercios que se verían afectadas por dicha obra.</p> <p>Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p>	<p>Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.	
25/9/2022	Vecino	<p>Creo que no es poco todos los argumentos pero agrego: el estudio de impacto ambiental presentado por la Opds en su momento (2017) no resulta válido por ser un estudio general sin tener en cuenta la afectación sobre cada uno de los 14 pasos a nivel que tocan con la electrificación. Y esta megaobra no está consensuada con los habitantes que estamos en las inmediaciones al trazado de las vías.</p>	<p>Estimada Graciela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Respecto al Estudio de Impacto Ambiental y Social, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. Asimismo, el Plan de Gestión Ambiental y Social de la obra incluirá las medidas de mitigación correspondientes para las intervenciones en los cruces a nivel. Cabe enfatizar que dichas afectaciones, al tratarse de intervenciones puntuales, suelen ser de corta duración (normalmente, no más de un fin de semana, en el cual se reemplazan las vías y las losetas del cruce vehicular) y contarán con medidas específicas para prevenir o mitigar los impactos puntuales. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).
25/9/2022	Vecino		Estimada Adriana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	Antes de electrificar considere la posibilidad de hacer circular los trenes por trincheras	Estimado Edgardo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
25/9/2022	Vecino	El tema de los túneles es inseguro. Se inundan, se convierten en refugio de drogadictos y arrebataadores. También hubieron casos de violaciones . Creo que el más viable es el sistema de trincheras	Estimada Susana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Usuario	Lo que quisiera saber si siguen los pasos a nivel o si tienen que hacer túneles por precaución de accidentes	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel. Es decir, se mantienen los cruces a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.
26/9/2022	Vecino	o sea, estoy de acuerdo con la electrificación, pero tengan en cuenta la sugerencia de construcción de trincheras a cielo abierto y mantener puentes y pasos a nivel..	Estimada Dora, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no prevé la eliminación de puentes existentes ni de pasos a nivel.
26/9/2022	Vecino	<p>Que se llame a audiencia pública cumpliendo con los reglamentos vigentes.</p> <p>Que estudien alternativas que que permitan no destruir los barrios de villa del parque y devoto, ambiental, comercialmente, además las propiedades perderán mucho valor.</p> <p>HACER TODOS LOS ESTUDIOS CORRESPONDIENTES DE CARA AL VECINO, EVITAR EL IMPACTO AMBIENTAL, SOCIAL, ECONOMICO Y FINANCIERO.</p>	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
26/9/2022	Vecino	<p>Los túneles afean el barrio y configuran zonas de inseguridad para los peatones al tener que circular por debajo del nivel de las vías. Ya estropearon mucho el barrio permitiendo demoliciones sin control y edificaciones en altura donde no se podía antes de la reforma del código hecho entre gallos y media noche. Las intenciones son buenas pero los túneles no nos gustan. Los trenes deberían circular soterrados dentro de la ciudad.</p>	<p>Estimada Claudia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	Vecino	<p>Por lo manifestado con anterioridad, solicito que el Gobierno de CABA que antes de avanzar en el proyecto de electrificación, convoque a los Vecinos a una Audiencia Pública con Acceso</p>	<p>Estimado Víctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>a la Información a los efectos de conocer y opinar sobre el proyecto concreto y su impacto ambiental de manera tal que podamos opinar sobre propuestas concretas y así podamos dar una opinión clara, concreta y donde entendamos que todos nuestros intereses están bien contemplados. -</p>	<p>2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).
26/9/2022	Vecino	<p>Solicito a las autoridades q no solo prioricen la electrificacion, sino también la idiosincracia, estilo y también la identidad de un barrio.</p> <p>Eliminar las barreras es lo mejor por muchisimas cuestiones. las vías q nos significan muros divisorios, el proceder a su retiro sería maravilloso. Alcanzar de esa forma la integración del barrio un sueño alcanzable.</p> <p>Por tal motivo considero q elevar el tren como se viene llevando en los tramos anteriores de obra del ferrocarril es lo mejor. De no ser viable por cuestiones técnicas el desarrollo de tal medida aplicar la trinchera. Pero nunca nunca nunca la construcción de Túneles. Para q el medio de comunicación sea ese.</p> <p>Tenemos dos muy malas experiencias en la comuna ej. el Túnel de Nazca. Robos, exhibicionistas, inundaciones, desprendimientos de mampostería, eso en la parte inferior y en el nivel de la calle abandono, desolación a pesar de los años q hace de su implementacion, el barrio no se adapto y la vida de la zona</p>	<p>Estimada Marta, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de las barreras existentes ni la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>se apago. Se imaginan más de una docena de túneles en el barrio.? Lo destrozan. Debe haber otras salidas. Lis yuneles no nos llevan a nada bueno ni positivo.</p> <p>Gracias</p>	
26/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto: Solicito al Gobierno Nacional y al BID que es el órgano que financiará estas obras que previo a cualquier obra de electrificación: 1º Llame a Audiencia Pública y ponga toda la información del proyecto a disposición de la ciudadanía. 2º. Realice la evaluación de alternativas para la eliminación de los PaN (tren en trinchera - continuación del viaducto en altura - túneles). 3º Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras a realizar en la C11, como manda la ley 123 de CBA. Porque SI SE REALIZA LA ELECTRIFICACIÓN A NIVEL DEL SUELO Y NO SE CUMPLEN CON ESTOS PASOS, VILLA DEL PARQUE Y DEVOTO SERÁ "ZONA DE SACRIFICIO" QUE QUEDARÁ CONDENADA A LA MULTIPLICIDAD DE ESTOS TÚNELES PREVISTOS CON CONSECUENCIAS NEFASTAS PARA EL TERRITORIO.</p>	<p>Estimada Carolina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martin, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar).</p>
26/9/2022	Vecino	<p>Por todo lo que les mencioné les pido que analicen otras alternativas ANTES de avanzar con la electrificación porque una vez que la electrificación esté hecha a nivel del suelo, ya no quedará otra solución que hacer los túneles. Y hacer los túneles sin considerar otras alternativas, significa condenar a Villa del Parque y Devoto a un desastre ambiental, económico y social.</p>	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	<p>Sería bueno que para reducir el impacto visual, el ruido y el impacto en la biodiversidad, se foresten las márgenes de las vías (manteniendo las distancias de seguridad) con plantas, arbustos y árboles nativos propios de las ecorregiones de Buenos Aires a la vez de generar un corredor biológico.</p> <p>También resulta llamativo como a futuro se pretende llevar a 4 vías en zonas donde el ancho no da. ¿Se va a expropiar?</p>	<p>Estimado Santiago, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Para cada etapa de la obra se dispondrá de un Plan de Gestión Ambiental y Social acorde a las tareas a realizar, donde se incluye un Subprograma de Manejo de Fauna Urbana, Vegetación y Arbolado que regula el impacto sobre la flora y fauna de las zonas a intervenir de acuerdo a las legislaciones existentes, tanto locales como nacionales. Asimismo, en caso de afectarse la vegetación existente, se establece dentro de dicho subprograma una tasa de compensación que se exigirá a las empresas a cargo de la ejecución de las obras, así como el cumplimiento de las normativas locales en relación a dicha compensación. Para lo que refiere a entornos fuera de la zona ferroviaria, el presente proyecto se complementa con otras obras de Trenes Argentinos Infraestructura y los Municipios correspondientes. Respecto a la consulta sobre la cuadruplicación de vías, si bien el proyecto actual no contempla en su alcance la cuadruplicación, mantiene las previsiones para que las mismas sean factibles a futuro en forma total o parcial. En este sentido, las mismas eventualmente serían en sectores ferroviarios.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	<p>Por lo expuesto en los puntos anteriores, solicitamos que el Gobierno Argentino cumpla con las reglamentaciones vigentes y antes de avanzar en el proyecto de electrificación:</p> <p>1º. Llame a Audiencia Pública y cumplimente el Derecho al Acceso a la Información Pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de PaN. Hasta ahora la documentación oficial dada a conocer es confusa y contradictoria.</p> <p>2º. Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de PaN en la Comuna 11:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tren en trinchera b) Continuación de Viaducto en Altura c) Construcción de 11 PbN + 2 puentes + Cierre definitivo del PaN Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial). <p>3º. Realice los Estudios de Impacto Ambiental Estratégicos y Acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. No se pueden hacer estudios túnel por túnel porque eso no refleja la realidad de las consecuencias que tendrán sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor</p> 	<p>Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. La convocatoria a Audiencia Pública es una prerrogativa de la Autoridad Ambiental Competente. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>obra, una vez evaluadas las dimensiones: técnica, ambiental, social, económica y financiera.</p>	<p>barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	<p>respecto al SET: No contempla la RNU el Corredor en el análisis de impactos (esta en AID dentro de los 200m zona buffer). No hay un estudio de inundabilidad esta a menos de 100 m del cauce. Impactos que se desestimo: impacto visual, sonoro y bióticos respecto a la misma. No contemplaron impactos negativos en la etapa excavación. No se contemplo los electroductos de alimentación de la SET son de dos ternas trifásicas de 220Kv subterráneas. Se trata de un tendido de ese tipo en un valle de inundación del río Reconquista, con un importante historial de inundaciones, desbordes y anegamientos. Se refiere a que se va construir la SET a la altura de las vías elevando el suelo, pero no establece la altura final del terreno, contemplando la altura total de la SET. Se omite el tendido de LAAT que atraviesa el tendido ferroviario a la altura de la Reserva Natural Urbana El Corredor y continua por la Zona Industrial paralelo al río de la Reconquista.</p>	<p>Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El Estudio de Impacto Ambiental y Social para el Proyecto de Electrificación, el cual se encuentra publicado en la página destinada para la consulta (https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/consulta-publica-fc-san-martin), será presentado ante las autoridades de aplicación correspondientes. Este estudio cuenta con un anexo específico (Anexo I) para la SET en donde se identifican los eventuales impactos que podría generar su construcción. Asimismo, cabe mencionar que se tiene contemplado realizar un estudio ambiental complementario para el Proyecto de Renovación de Vías. Atendiendo a sus consultas puntuales, cabe señalar que el tendido de los electroductos que alimentarán a la SET posee su propio estudio de impacto ambiental, llevado adelante por la prestadora EDENOR –quien además materializará el tendido- el cual ya cuenta con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental otorgada. En tal sentido, tales análisis y previsiones están incorporados en el mencionado estudio. La altura prevista del edificio, a nivel de anteproyecto, será de 8,40m. Considerando que las vías se encuentran a unos 4m del suelo, la altura total será de 12,4m. El edificio estará construido sobre pilotes, por lo que los movimientos de suelo serán mínimos e indispensables para la materialización de los mismos y a su vez, no se afectara el escurrimiento superficial del área ocupada por la SET. Los eventuales impactos negativos que ocurran durante la etapa constructiva se gestionarán a través del PGAS de la obra. De acuerdo a los</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>registros históricos de crecidas en el área, el edificio quedará elevado por encima de los niveles máximos registrados, por lo que no se prevé riesgo de anegamiento. En relación a los impactos sonoros, entendemos que alude a los producidos por los transformadores durante la etapa operativa. Se indica que los niveles de ruido se ajustarán a la norma IEC 60076. Independientemente de ello, no se esperan ruidos audibles por fuera del edificio que contendrá a la SET. En cuanto al impacto visual, se contará con medidas específicas para materializar una cortina verde alrededor del edificio mediante la plantación de especies nativas. Respecto de los impactos sobre la biota se prevé dentro del Plan de Gestión Ambiental para la etapa constructiva un Subprograma de Manejo de Fauna, Vegetación y Arbolado, el cual contemplará medidas para evitar y/o minimizar los posibles impactos que puedan generarse sobre la fauna y flora presente.</p> <p>Finalmente, se está incluyendo en el pliego de especificaciones técnicas, la medición de campos electromagnéticos en el tendido de LAAT referido (al igual que sobre el existente entre las estaciones Villa Astolfi y Pilar) previo a la intervención y durante el comienzo de la operación de las catenarias, con el objeto de asegurar que las emisiones se mantienen dentro de los límites permitidos.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	<p>No veo necesidad de electrificar la LSM, corre en paralelo la LU, que se podría superponer con la LSM a partir de Hurlingham para llegar también a Pilar electrificada. Desde Pilar se puede llegar a Mercedes y Capilla del Señor con el diesel mejorado - coches motores.</p>	<p>Estimado José, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En cuanto a su consulta puntual, surgen dos impedimentos a la superposición de líneas: en primer lugar, las Líneas San Martín y Urquiza cuentan con trochas diferentes. Por otra parte, si se unificaran ambos servicios (y atendiendo al hecho que la Línea San Martín cuenta con una demanda de pasajeros de aproximadamente el doble de la Línea Urquiza), nunca sería posible mejorar las frecuencias, uno de los objetivos centrales del presente Proyecto. Respecto a lo que menciona en la segunda parte de su consulta, le informamos que Trenes Argentinos Operaciones se encuentra estudiando planes de transporte complementarios al de la electrificación que permitirían contar con servicios regulares de tracción diésel entre Pilar y Mercedes.</p>
26/9/2022	Vecino	<p>Eso sería excelente, pero preferimos trincheras a cielo abierto o, cómo en el metro de Santiago de Chile, paso en altura.</p> <p>Es muy importante la seguridad de los vecinos peatones para pasar de uno a otro lado. En especial, niños y ancianos. Evitar aislamiento, túneles oscuros y posibilidad de asaltos y violaciones.</p>	<p>Estimada Alicia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	Usuario	<p>Que el desarrollo y la obra en sí sea óptima. Gracias</p>	<p>Estimada Melina, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	TUNELES NO!!	Estimada Daniela, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	<p>Sugiero electrificar pero no construir tuneles. No son habituales los accidentes en el tramo paternal - saenz peña que afecten el servicio. La construccion de tuneles es util en otros barrios que no tienen centro comercial alrededor de las vias pero en el caso de villa del parque y villa devoto tendremos una division geografica enorme. Además, no hay muchos pasos a nivel, se los puede mantener perfectamente.</p> <p>La salida, aunque no es barata, es soterrar el tren pero me parece que lo mejor debido a los costos y tiempos de obra es electrificar dejando los PAN como están hasta hoy en día.</p>	Estimado Fernando, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Con la excusa de que no pueden tocar el puente de Av San Martín, para poder seguir con la traza elevada. Lo cual sería lo más sensato y económico. Pero bueno, creo que se sobreentiende.	Estimado Daniel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		NO A LA ELECTRIFICACION. NO A LOS TUNELES. NO A LOS NEGOCIADOS. NO MATEN A DOS BARRIOS Y SUS CENTROS COMERCIALES.	planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Otros	<p>MI SUGERENCIA ES HACER LA ALIMENTACION POR TERCER RIEL, como tienen las líneas Mitre, Sarmiento, y Urquiza. Les recuerdo que este último F.C. tenía catenaria tranviaria y en los años cincuenta se cambió por tercer riel. Las dos primeras líneas fueron ejecutadas hace cien años y hoy siguen funcionando con ese sistema que propongo. El sistema ingles de tercer riel, funciona en Gran Bretaña (con su frecuente mal tiempo) y aquí en Buenos Aires podría funcionar aún mejor dado que no nieva. Las nevadas podrían ser un inconveniente, pero aquí normalmente no sucede. Considero que solamente se deberían cambiar durmientes, donde asienta el tercer riel, y sería mucho más económica su instalación y no acrecentaría la deuda que deberemos pagar los ciudadanos hoy y/o a futuro. Además, tendríamos mejor vista de todo el tendido ferroviario sin la obstrucción visual. que es tan desagradable.</p> <p>Esta es una idea fácil de aplicarse y como ya dije no acrecentar el crédito.</p>	<p>Estimado Luis, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. En la actualidad, el sistema de catenaria se considera una solución técnica más segura en comparación a los sistemas de electrificación por tercer riel, debido al riesgo que conlleva a la integridad física de las personas y animales (salvajes y domésticos) que eventualmente puedan circular por la zona de vías incluso contando con los cerramientos perimetrales adecuados.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo Educativo	También me preocupa que se mal usen la tierras públicas como en capital.	Estimado Leopoldo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.
26/9/2022	Vecino	creo que es importante, al menos en CABA y partes del Gran Buenos Aires que los trenes estén debajo de la tierra, soterrados o elevados. Los túneles para los auto son una mala solución porque con ellos se generan problemas para los peatones, para los barrios y también para el tránsito vehicular.	Estimado Marcelo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Usuario	Sería importante que se cierre el paso a nivel de cuenca, ya que es una zona donde hay muchos colegios y chicos circulando y es peligroso.	Estimada Ileana, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de los pasos a nivel existentes.
26/9/2022	Vecino	Me interesa como se van a eliminar los pasos a nivel. En mi caso, estoy junto al Túnel Av Nazca. En caso que hicieran un túnel sobre Nogoya, quedaría sin circulación R Gutierrez, entre Terrada y Nazca, lo que me impediría llegar a mi domicilio. Ya lo complicaron mucho con la señalizacion de las calles adyacentes. Solicito información sobre ese punto. Gracias	Estimada Silvia, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Vecino	<p>La propuesta de la electrificación de la línea San Martín es auspiciosa y entiendo que bien recibida por las vecinas y vecinos. Hay muchas más preguntas respecto de cómo se van a resolver los actuales pasos a nivel (por ejemplo en calle Cuenca, en Villa del Parque). Con la información disponible parece que va a perjudicar gravemente ese y otros similares centros comerciales barriales (y a las personas propietarias, y a las fuentes de trabajo, y al estilo de los barrios). Tiene que poderse combinar el progreso con los intereses de los vecinos.</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	Vecino	<p>En cuanto a lo medio ambiental, es importante que no se interrumpa la circulación de automóviles al menos en la estación de Villa del Parque, dado que la calle Cuenca es el principal motor comercial del barrio. Hacer que los coches vayan por un túnel impactaría de manera negativa en el comercio. Por eso solicito que se extienda la obra que llega hasta la estación Paternal y el tren vaya por arriba, o incluso por abajo, de manera de no perjudicar la actividad económica del barrio.</p>	<p>Estimado Ignacio, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En este sentido las obras previstas, particularmente el señalamiento y la mejora de las losetas de los cruces a nivel existentes, permitirán optimizar los tiempos de barrera baja, los cuales serán menores en comparación a los actuales.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo No Gubernamental	<p>Como representante de Rotary Club Villa del Parque queremos manifestar que estamos totalmente de acuerdo con la electrificación, la cual trae aparejada otras obras como la eliminación de los pasos a nivel, con lo cual también estamos de acuerdo, y que viene como consecuencia de la electrificación. Pero en lo que no estamos de acuerdo es, en como eliminar los pasos a nivel. Conforme a lo planificado en ciudad se eliminarían las barreras por túneles a partir de la calle Empedrado hasta General Paz. Nosotros estamos seguros que hay alternativas mejores como la continuación del viaducto en altura o aún, mucho mejor, que el tren corra en trinchera, desde Av. San Martín y hasta la mencionada General Paz. En 4,2 Km. están previstos 14 túneles, uno cada 3 cuadras, lo cual entendemos sería muy perjudicial para nuestros barrios. Trabajamos junto a otras organizaciones, como la Iglesia Católica, la Iglesia Protestante, Unión de Comerciantes de Av. Nazca, de Villa del Parque, de Villa Devoto, Clubes de Barrio como Racing, GVP, Argentinos Juniors, y otros, Colegios, Centros Culturales , y otras Instituciones barriales. Hemos conformado equipos técnicos que han trabajado sobre el tema y nos gustaría poder</p>	<p>Estimado Héctor, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la eliminación de pasos a nivel, pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		reunirnos para aportar nuestra visión. Nuestra comunidad esta preocupada y nos gustaría encontrar una solución que contemple el bienestar de todos.	
26/9/2022	Vecino	No estoy de acuerdo con la realización del túnel en la calle cuenca y en devoto	Estimada Noemí, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.
26/9/2022	Vecino	Por lo expuesto anteriormente y viendo soluciones aplicadas en otros ferrocarriles e incluso en el San Martín (tramo Paternal a Retiro) la logica indicaria construir un viaducto en altura y descartar la construccion de tuneles para esta obra de elctricacion	Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de un viaducto pero si incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel.
26/9/2022	Vecino	La línea San Martín debe ser electrificada de forma urgente pero también hay que hacer obras complementarias cómo la eliminación de pasos a nivel, la instalación de un señalamiento nuevo y que permita el aumento de frecuencias. Cuadruplicar la traza mínimo hasta Pilar cómo ya habían proyectos para ello. Renovar la infraestructura de vía completa.	Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. Esto implica una

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>reducción considerable en las condiciones de riesgos relacionadas con la interacción del tráfico vial y ferroviario en los cruces a nivel. Asimismo, el proyecto incluye en el alcance de las obras la ejecución de la nueva vía 4ta entre Hurlingham y El Palomar y la nueva vía 3ra entre Caseros y Sáenz Peña, incluida la señalización y electrificación de las mismas. En este mismo sentido, se mantienen las previsiones para la futura cuadruplicación del resto de la traza.</p>
26/9/2022	<p>Representante de Organismo No Gubernamental</p>	<p>Como miembro de Rotary Internacional filial Villa del Parque (y por charlas con rotarios de Villa Devoto) estaríamos dispuestos a apoyar cualquier solución alternativa a los túneles bajo nivel, SIN IMPORTAR QUE EL COSTO SEA MAYOR porque el beneficio para la mayoría de los conciudadanos lo justifica.</p>	<p>Estimado Gustavo, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	<p>Usuario</p>	<p>Necesito que por favor las estaciones sean accesibles para personas con movilidad reducida. Muchas gracias.</p>	<p>Estimado Leandro, agradecemos su participación y sus aportes para la presente consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Tanto en la intervención sobre la Estación Pilar, como en aquellas otras estaciones en donde sea necesario relocalizar sus accesos, están contempladas circulaciones y accesos para personas con movilidad reducida. Asimismo, el proyecto se complementa con otras obras de mejora en la accesibilidad que impulsa Trenes Argentinos Infraestructura y los Municipios, con alcances a los entornos de las estaciones.</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
26/9/2022	Representante de Organismo Municipal	<p>Faltan gran cantidad de electroductos que atraviesan el partido de San Miguel y otros lindantes. Se omite el tendido de LAAT que atraviesa el tendido ferroviario a la altura de la Reserva Natural Urbana El Corredor y continúa por la Zona Industrial paralelo al río de la Reconquista. Se debe cotejar si la altura final de las catenarias es apto para su paso debajo de estas LAATs que van desde la SE Morón a Gral. San Martín.</p> <p>Durante las obras se indica se deberán podar y extraer aquellos árboles que por ramas o dimensiones supongan un peligro por caída para las catenarias: esto es relevante verse a la luz de las arboledas importantes omitidas dentro de San Miguel, así como por todos los árboles del Corredor Aeróbico ubicados próximos a las vías.</p> <p>La SET se va a implantar en pleno valle de inundación del río de la Reconquista, prácticamente lindero al cauce. El mismo EIA indica el historial de inundaciones por desborde por endicamientos y anegamiento del río Reconquista, más las tendencias proyectadas de incremento de lluvias e incremento de sudestadas, que combinadas producen el incremento de los riesgos antedichos.</p>	<p>Estimado Martín, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Las circunstancias mencionadas han sido consideradas en la planificación del proyecto y se han planteado las soluciones pertinentes en aquellas que conllevan un impacto al mismo.</p> <p>En tal sentido, las interferencias indicadas se detallarán en la versión del EIAS que está disponible al público, y que será presentado ante la autoridad ambiental competente. Respecto de las catenarias que atraviesan por debajo de las LAAT, las primeras tienen una altura de 5,70m, mientras que las LAAT están a 8,50m del suelo. Independientemente de ello, se tiene previsto realizar en dicha intersección mediciones de campos electromagnéticos, una de base y otra con las catenarias ya electrificadas, con el objeto de asegurar que los valores se encuentren dentro de los límites previstos por la normativa aplicable. En cuanto al arbolado, se prevén podas puntuales. Las especificaciones sobre las mismas se incluirán en los pliegos licitatorios en los Planes de Gestión Ambiental y Social que deberán desarrollar las Contratistas para asegurar la supervivencia del ejemplar. No se prevén extracciones de arbolado producto de la instalación de las catenarias. Si surgiese la necesidad de afectar algún ejemplar, la tasa de compensación a aplicar se regirá por lo que disponga la normativa del municipio correspondiente. Si tal normativa no existiese, la tasa de compensación será de tres ejemplares nuevos por cada extraído. Finalmente, en cuanto a la SET, la construcción de la misma se realizará sobre pilotes (para no interferir con el</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
			<p>escurrimiento natural de la zona). La altura de la base del edificio estará al nivel del hongo de riel, por encima de los niveles máximos de inundación registrados históricamente.</p>
26/9/2022	Otros	<p>Por lo expuesto en puntos anteriores, solicitamos al Gobierno Argentino cumpla con reglamentación vigente y que antes de avanzar en el proyecto de electrificación:(1) llame a Audiencia pública y cumplimente el derecho al acceso a la información pública que tenemos los ciudadanos poniendo a disposición los expedientes con toda la información fehaciente y fidedigna de las obras de electrificación y eliminación de pasos a nivel. Hasta ahora la documentación oficial daña a conocer es confusa y contradictoria. (2) Realice la Evaluación de Alternativas para la eliminación de pasos a nivel en Comuna 11. Las cuales son: tren en trinchera, continuación de viaducto en altura, construcción de 11 pasos bajo nivel + 2puentes+ cierre definitivo del paso a nivel de calle Cuenca con paso peatonal subterráneo (planificación oficial) (3) Realice los estudios de impacto ambiental estratégico y acumulados del conjunto de las obras en cada una de las alternativas. Hasta ahora el GCBA hizo estudios parciales donde evalúa solo una obra puntual y de ninguna manera</p>	<p>Estimada María, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El 27 de marzo de 2017 se desarrolló la Audiencia Pública original para el proyecto en cuestión en la Cámara de Comercio e Industria del Partido de San Miguel. Esta instancia de consulta pública virtual –llevada adelante por el Ministerio de Transporte como proponente del Proyecto de Electrificación del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar - de ningún modo intenta sustituirla ni suplantarla, sino más bien garantizar las buenas prácticas ambientales del proyecto y el cumplimiento de las Políticas de Acceso a la Información del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo financiador del Proyecto. Más aún, el formato de la misma emula al de una Audiencia Pública, habiendo realizado una intensa difusión previa del evento por diferentes medios, poniendo a disposición de la comunidad toda la información relevante sobre el proyecto que se encuentra disponible a la fecha (y publicada en la página de la Consulta), otorgando un espacio para expresar cualquier tipo de inquietud, duda y/o cuestionamiento, y dando respuesta a las mismas. El presente Proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel o túneles, ni el cierre de los cruces a nivel y barreras existentes siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>refleja la realidad de las consecuencias que tendrán todos los túneles sobre el territorio. Los ciudadanos tenemos derecho que se haga la mejor obra, una vez evaluadas las dimensiones técnica ambiental social económica y financiera.</p>	<p>infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas. En tal sentido, los componentes de Proyecto que han sido sometidos (y/o lo serán en el futuro) a estudios ambientales corresponden únicamente a las obras que se encuentran dentro de los alcances del Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín (Ramal Retiro-Pilar). Asimismo, aprovechando la presente instancia de consulta pública y a partir de los comentarios recibidos a través de este proceso, se procedió a clarificar algunas secciones puntuales del Estudio de Impacto Ambiental y Social con el objetivo de esclarecer su contenido, el cual se encuentra publicado en la página.</p>
26/9/2022	<p>Representante de Organismo No Gubernamental</p>	<p>Quisiera conocer cómo se van a resolver los cruces de los pasos sobre nivel de calles y avenidas. Se harán túneles o pasos bajo nivel? Y en particular solicitar una referencia a cómo se va a eliminar el paso a nivel de Beiró, que por comentarios, por debajo de esa avenida cursa un caño maestro de Aysa de muy compleja remoción o reubicación. Gracias</p>	<p>Estimado Jorge, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. El presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas.</p>
26/9/2022	<p>Vecino</p>	<p>Al cambiar los vagones, los mismos deberían contar con un amplio espacio para bicicletas integrado y no separado. Resulta fundamental que la frecuencia sea de máximo de 6 a 8 minutos y sería casi utópico viajar cómodos. Es también fundamental</p>	<p>Estimado Gabriel, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar. Si bien no corresponde al alcance de este proyecto de electrificación y renovación de la infraestructura, el material rodante que Trenes Argentinos Operaciones planea adquirir será de similares características a las de otras Líneas</p>

FECHA	CARÁCTER	COMENTARIO	RESPUESTA BRINDADA POR LA DGPPSE
		<p>eliminar todos los pasos a nivel.</p> <p>La conexión con otras líneas de trocha ancha como Sarmiento o roca es viable y debería ser un proyecto prioritario también</p>	<p>Electrificadas y contará con furgones abiertos. A su vez, el presente proyecto no contempla la ejecución de pasos bajo nivel siendo que logra alcanzar los objetivos planteados sin la necesidad de eliminar los pasos a nivel existentes. Cabe mencionar que el proyecto incluye la renovación integral de toda la infraestructura de vías, incluidos los pasos a nivel y un moderno sistema de señalamiento que optimiza el tiempo de barreras bajas, permitiendo aumentar la cantidad de trenes en servicio y, en consecuencia, la frecuencia del servicio, disminuyendo los tiempos de viaje y de espera en estaciones.</p>
26/9/2022	Vecino		<p>Estimada Melisa, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>
26/9/2022	Vecino	<p>No es un tema menor evitar la corrupcion, negociados, etc y hacer una obra en forma eficiente, en el menor tiempo posible</p>	<p>Estimado Juan, agradecemos su participación y sus aportes para la consulta pública virtual para el Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril San Martín, ramal Retiro-Pilar.</p>

ANEXO VI. BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL - APRA (2010). Atlas de Buenos Aires. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL - APRA (2016). Buenos Aires y el agua. Diagnóstico para una gestión sostenible del recurso hídrico. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Ministerio de Ambiente y Espacio Público.

ARAMBURÚ, J. Q. y CADELLI, E. (2012). Hacia una clasificación de los municipios bonaerenses. Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas. Ministerio de Economía. Provincia de Buenos Aires.

AYSA (2008). Estudio de Impacto Ambiental del Plan Director de Saneamiento Obras Básicas en la Cuenca Matanza-Riachuelo. Volumen I. Consideraciones Generales. Sistema de Saneamiento Cloacal.

BAGNIS, A. Y BERGER, D. (2005). Estudio de Crecidas Arroyo Pinazo. Estudio del arroyo Pinazo que será ordenado como Apéndice 19 de “los expedientes del Valle de Santiago”.

BANCO MUNDIAL. (2016). Argentina, Análisis Ambiental del País.

BUENOS AIRES GOBIERNO DE LA CIUDAD (2012). Código de Planeamiento Urbano, Tomo I. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

BURKART, R., ET AL (1999). Eco-regiones de la Argentina. APN, Buenos Aires.

CABRERA, A. L. Y WILLINK, A. (1980). Biogeografía de América Latina. Serie de Biología. Monografía Nº 13. Organización de los Estados Americanos (2ª Ed.) 122 páginas. Washington, EEUU.

CZAJKOWSKI J., GÓMEZ A., ET. AL. (s/f). Atlas Bioclimático. Universidad Nacional de La Plata.

DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, ET AL. (2007). Informe Especial Cuenca del Río Reconquista Primera Parte.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

DIRECCIÓN NACIONAL DE RELACIONES ECONÓMICAS CON LAS PROVINCIAS - DINREP (2014). Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI).

DIRECCIÓN NACIONAL DE RELACIONES ECONÓMICAS CON LAS PROVINCIAS - DINREP (s/f). Buenos Aires.

DNV-DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (2007). Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA II). Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

FEDEROVISKY, S. (1998). Informe sobre la contaminación del Río Reconquista. Greenpeace, Argentina.

FUNDACIÓN AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES – FARN (2010). El seguro ambiental en Argentina.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES – GCBA (2011). Comuna 11. Villa Devoto, Villa del Parque, Villa Santa Rita, Villa Gral. Mitre. Informe Territorial. Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Ciudad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES – GCBA (2011). Comuna 14. Palermo. Informe Territorial. Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Ciudad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES – GCBA (2013). Comuna 1. Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, Monserrat, San Telmo, Constitución. Informe Territorial. Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Ciudad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES – GCBA (2014). Comuna 15. Agronomía, Chacarita, Parque Chas, Paternal, Villa Crespo, Villa Ortúzar. Informe territorial. Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Ciudad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES – GCBA (2014). Comuna 2. Recoleta. Informe Territorial. Secretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano. Buenos Aires Ciudad.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (s/f). Programa de Evaluación Permanente del Ruido. Evaluación de resultados: diez meses de mediciones.

HERRERO, A. C., MARTÍN, I., FERNÁNDEZ, L. (2009). Alteración de servicios ecológicos del urbanismo privado en la región metropolitana de Buenos Aires. XI Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía. Universidad Nacional de La Plata.

HIMSCHOOT, Patricia y MAR ARECO, María. (2013). Cambio Climático en Buenos Aires, riesgo de desastre y pobreza urbana. Agencia de Protección Ambiental del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Banco Mundial.

IATASA - ATEC (2016). Estudio Técnico de Impacto Ambiental, Anteproyecto y Estudio Técnico de Impacto Ambiental de un viaducto ferroviario elevado en el tramo de la línea San Martín entre Palermo y Paternal.

IITREEE-LAT (2019). IL-017-19- Mediciones de campo magnético en adyacencias de la ET Quilmes y zonas cercanas al lugar de emplazamiento del cable subterráneo de alimentación 132 kv, destinados al ferrocarril roca, en la localidad de Quilmes.

INDEC (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda. Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Información censal del año 2010. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación.

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL - IGN (2015). SIG 250. Instituto Geográfico Nacional.

KREIMER, Alcira; KULLOCK, David; VALDÉS, Juan B. (2001). Inundaciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Banco Mundial.

LA NACIÓN (2017). Villa Hollywood: desalojaron el predio y será un obrador del viaducto del tren San Martín. Buenos Aires.

LOPONTE, Daniel; ACOSTA, Alejandro y MUSALI, Javier (2002). Complexity among Hunter-Gatherers from the Pampean Region, South America. Beyond Affluent Foragers:

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

rethinking hunter-gatherer complexity (ed. por C. Grier, J. Kim y J. Uchiyama), pp. 106-125. Oxbow Books Series, Londres.

MARTÍN CAÑIZARES, Pilar; RALLO GUINOT, Vicente; et. al. (2010). Herramienta para el dimensionamiento de la red para el tráfico de mercancías. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA (2011). Plan Estratégico de Agua y Planeamiento de la Provincia de Buenos Aires. Subsecretaría de Servicios Públicos. Dirección Provincial de Servicios Públicos de Agua y Cloacas.

MINISTERIO DE TRANSPORTE (2016). ASAE - Análisis Socio Ambiental Estratégico. Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín. Tramo Retiro – Pilar.

OBSERVATORIO DEL CONURBANO BONAERENSE (2010). Tasa de actividad, empleo y desocupación según partido y subregión. Región Metropolitana de Buenos Aires. ICO-UNGS.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD - OMS (2014). 7 millones de muertes cada año debidas a la contaminación atmosférica.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD - OMS (2016). La OMS publica estimaciones nacionales sobre la exposición a la contaminación del aire y sus repercusiones para la salud.

PIZZIANATO, Sara. (2009). Transporte: el automotor del cambio climático. Greenpeace.

PROGRAMA DE ESTUDIOS DEL CONURBANO (2016). Atlas del Conurbano Bonaerense.

QUAGLIA, GASTÓN (s/f). Rigidez Inicial y Cohesión Efectiva de la Formación Pampeano. Tesis de grado en Ingeniería Civil. Universidad de Buenos Aires.

QUESADA ARAMBURÚ, J. Y CADELLI, E. (2012). Hacia una clasificación de los municipios bonaerenses. Documento de Trabajo DPEPE N°04/2012. Dirección Provincial de Estudios y Proyecciones Económicas, Ministerio de Economía.

RAIL SAFETY AND STANDARDS BOARD (2007). Study on further electrification of Britain's railway network. Research Brief. RSSB Research and Development Programme. London.

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

REBORATTI, Laura. (2011). Crecimiento de la mancha urbana. Observatorio del Conurbano Bonaerense.

SILVA BUSSO, A. Y SANTA CRUZ, J. (2005). Distribución de elementos traza en las aguas subterráneas del Partido de Escobar, Buenos Aires, Argentina. Instituto Nacional del Agua, Ezeiza. Asociación Argentina de Ecología.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE GENERAL SARMIENTO (2011). Reserva Natural Urbana “El Corredor”. Anteproyecto. Una iniciativa para conocer, conservar y disfrutar el paisaje natural del Gran Buenos Aires. Proyecto de Desarrollo de la Reserva Natural Urbana “El Corredor”. Los Polvorines, San Miguel, provincia de Buenos Aires.

Sitios Web Consultados

AABA - Atlas Ambiental de Buenos Aires

<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/>

Buenos Aires Data

<http://data.buenosaires.gob.ar/>

Buenos Aires Ciudad Estadística y Censos

<https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=53807>

Buenos Aires Turismo

<http://www.buenosaires.tur.ar/>

Estrucplan

<http://www.estrucplan.com.ar>

Google Earth

<https://www.google.com.ar/intl/es/earth/>

Google Maps

<https://maps.google.com.ar/>

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

<http://www.buenosaires.gob.ar/>

Google Street View

<https://www.instantstreetview.com/>

Honorable Consejo Deliberante de Morón

www.hcdmoron.gov.ar/

Honorable Consejo Deliberante del Pilar

<http://hcdpilar.gov.ar/>

INDEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos

<http://www.indec.gov.ar/>

Mapa Interactivo de Buenos Aires

<https://mapa.buenosaires.gob.ar/>

Ministerio de Salud, Presidencia de la Nación

<http://www.msal.gob.ar/>

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos

<http://www.mosp.gba.gov.ar/>

Municipalidad de José C. Paz

<http://josecpaz.gob.ar/boletin-oficial/>

Municipalidad de San Miguel

<http://www.msm.gov.ar/>

Observatorio del Conurbano Bonaerense

<http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/>

Observatorio Metropolitano

<http://www.observatorioamba.org/>

Planificación Territorial Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

Proyecto de Mejora del Ferrocarril General San Martín
Ramal Retiro – Pilar

<http://sig.planificacion.gob.ar>

SIB – Sistema de Información de biodiversidad

www.sib.gov.ar/

SMN - Servicio Meteorológico Nacional

<http://www.smn.gov.ar/>

TECHO

<https://www.techo.org/>

<http://relevamiento.techo.org.ar/>