



La autopista ribereña descomprimirá el tránsito porteño

ARCHIVO

## INFRAESTRUCTURA

## Nación y Ciudad definen la traza de la autopista ribereña

La Corporación Puerto Madero analizó más de 26 propuestas para definir el tramo pendiente de 5 kilómetros; en diciembre optarían entre las 2 opciones más viables

Belén Ehaletche  
PARA LA NACION

La Autopista Ribereña, la vinculación faltante entre los accesos que confluyen al centro de la Ciudad de Buenos Aires, es histórica aunque no existe más que en bocetos y proyectos que ingenieros y arquitectos han desarrollado desde mediados del siglo pasado.

"La selección de una alternativa será resultado de un trabajo de consenso", dijo a LA NACION Alfredo Garay, presidente de la Corporación Puerto Madero, y explicó que para la preselección "estamos considerando los puntos de vista de actores sociales diferentes".

Y, entre ellos, destacó el aporte al mejoramiento del tránsito, las condiciones de servicio y seguridad en la autopista, los impactos sobre el entorno urbano y ambiental, y su viabilidad económica teniendo en cuenta los costos de las diferentes tecnologías disponibles.

"Entendemos que la obra tendrá un impacto muy positivo para el funcionamiento del puerto, para el área de retiro y para el funcionamiento del centro. Calculamos que se podrá atravesar de un extremo al otro en sólo cinco minutos. Esto quiere decir que bajará el número de accidentes, y los niveles de ruido y contaminación, a la vez que quedarán habilitados nuevos usos para zonas que actualmen-

te están muy deterioradas", comentó.

Este año, el Instituto del Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería presentó las conclusiones de un trabajo donde se recopiló 13 de las propuestas que se desarrollaron desde 1962 con el Plan Director de Transporte de la Ciudad, para unir la autopista Illia, en Retiro, con el inicio de la Autopista La Plata-Buenos Aires, a la altura de Dársena Sur. Luego las jerarquizó aplicando un análisis multicriterio, que "permitió valorar la importancia de cada una de las cuestiones que influyen en la decisión y luego establecer cómo cada alternativa califica conforme cada uno de esos criterios, permitiendo obtener una calificación general ponderada", describió el director del área, Máximo Fioravanti.

Además, anticipó que hay dos alternativas mejor calificadas que coincidirían con las elegidas por la Corporación, y que serán elevadas a las autoridades del gobierno nacional, José López, y al de la Ciudad, Horacio Rodríguez Larreta, quienes darán el visto bueno final.

### Las opciones

Una de las propuestas radica en la realización de un túnel que transcurriría por debajo del bulevar de los Italianos-Costanera Sur y del antepuerto, hasta la avenida Presidente

Castillo en las inmediaciones del puerto. "Este túnel se conecta en el extremo Sur con la autopista Buenos Aires-La Plata mediante un distribuidor tipo trompeta que continúa en viaducto, paralelo a la Av. Brasil y desciende hasta entrar en el túnel. En el extremo norte emerge a nivel para dar acceso a las instalaciones portuarias y continúa en viaducto hasta empalmar con la Autopista Illia antes de la plaza de peaje", describió Fioravanti.

La segunda opción marca un recorrido similar pero por la Reserva Ecológica, en trinchera, y luego un tramo corto en túnel, por debajo del antepuerto. "Sorteando las dificultades jurídicas y la resistencia que se genera en ciertos grupos sociales, ésta sería la mejor solución", planteó el Fioravanti y agregó que "permitiría un ahorro en la inversión inicial de más de 200 millones de dólares".

En tanto el arquitecto Heriberto Allende subrayó el impacto económico que genera esta obra: "Por no haberse construido la obra adjudicada en marzo de 1991 se han perdido más de US\$ 1800 millones, sólo por operación

### RESPECTO DEL PUERTO DE BUENOS AIRES Y SU TRASLADO, DESTACAN QUE SÓLO UN 14,4% DE LOS CAMIONES CIRCULANTES VAN O VIENEN DESDE LAS TERMINALES

de vehículos y tiempo de las personas".

Intentando dar argumentos válidos a debates instalados, Fioravanti afirmó que "es necesario refuncionalizar el esquema de movilidad urbana hacia el transporte público, convirtiendo el proyecto en Avenida Ribereña con tres segmentos de tránsito diferenciados: automóvil, metrocamión y metrobus-tranviario".

### El puerto

Sobre la opinión que propone la eliminación del puerto de la ciudad, citó una encuesta sobre origen y destino elaborada por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) que estima que "el tránsito vinculado al puerto de Buenos Aires representa el 14,4% del tránsito total que circula por la Av. Huergo".

En sintonía, el Instituto de Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería sostiene la necesidad de mejorar los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata en cuanto a su infraestructura portuaria y de navegación. El cuerpo de ingenieros considera que "es esencial el funcionamiento de estos puertos porque es clave en el rubro de importaciones de bienes de capital y también en el de exportaciones industriales".

Si bien esta obra no resuelve por completo la congestión del transporte pesado, reflejaría una importante mejora ya que, según los relevamientos de Fubase, por buques circulan 1200 camiones por el eje Huergo-Madero y, aproximadamente, el 8% transporta combustible líquido.

Desde el sector transportista caracterizan esta obra como "trascendental" y sólo advierten sobre los riesgos de entubar la vía. En este sentido, Juan Segovia, titular de la Cámara Argentina de Transporte de Mercancías Peligrosas, sostuvo que "es muy riesgoso mandar el transporte de cargas por un túnel, y en ese caso habría que extremar los controles y medidas de prevención y seguridad para disminuir los riesgos que puede producir un derrame".

## T TRANSPORTE & LOGÍSTICA

ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN Y ABASTECIMIENTO

¡PUBLIQUE EN EL ÚLTIMO NÚMERO DEL AÑO!

[ Fecha cierre: 23/12 - Publica: 30/12 ]

(011) 4779-5300

### PÉRDIDAS

1800 millones de dólares

Por no haber hecho la obra licitada en 1991 se perdieron 1800 millones de dólares por ineficiencias en el transporte de cargas y de personas