

Autovía Presidente Perón

Autopista: UNLP podrá buscar otra traza

02-03-11 / Hoy se firma el convenio con Vialidad. Los estudios serán considerados “vinculantes”

Los profesionales de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) que intervengan para evaluar cuál es la traza más apropiada del tramo final de la Autopista Presidente Perón tendrán la potestad de proponer una ruta distinta a las cuatro que están en danza, o diseñar un “mix” de ellas. Se calcula que el estudio estará concluido en un plazo de un año, en tanto será el gobierno nacional quien afrontará los costos, aún no definidos, de los trabajos previos a su elaboración. Las posturas contradictorias enunciadas por distintos representantes de la Universidad en la audiencia pública del 19 de noviembre pasado impiden aventurar un resultado. El mismo será considerado “vinculante” por las autoridades nacionales.

El convenio que contempla la intervención de la UNLP será firmado hoy por el presidente Fernando Tauber y el decano de la facultad de Ingeniería Marcos Actis, con el administrador general de Vialidad Nacional, Nelson Periotti.

Con la rúbrica, adelantada por Diagonales la semana pasada, se otorgará a la UNLP amplia libertad de decisión: “Puede elegir una de las cuatros alternativas, proponer un ‘mix’ de algunas de ellas, o definir una nueva si es que se concluye que tiene menor impacto”, dijeron a este medio fuentes de la repartición nacional.

La autopista Presidente Perón es una continuación del camino del Buen Ayre y conecta el conurbano norte con la capital provincial. Sus tres primeros tramos iniciales ya están en obra, y para el cuarto existen cuatro alternativas posibles: la primera es la que utiliza el límite entre La Plata y Berazategui, en el interior del Parque Pereyra Iraola; la segunda usa la traza de la calle 403, en el límite sur del pulmón verde; la tercera desvía por ruta 2 hasta la rotonda de Alpagatas para retomar la Autopista La Plata - Buenos Aires; y la cuarta ingresa al puerto La Plata por la calle 90, a través de la ruta 36.

Contradicciones. Los planteos más duros de parte de voceros vinculados con la UNLP en la etapa de audiencia pública realizada el 19 de noviembre de 2010 fueron realizados contra las trazas que afectaban al Parque Pereyra Iraola (las alternativas 1 y 2) y podrían ser usados como antecedentes para especular con un resultado. Sin embargo se detectaron algunas contradicciones que impiden hacerlo.

Por un lado, Rodolfo Rocca, del Centro de Ingenieros bonaerense, quien presentó un documento realizado “con docentes de la UNLP”; y el decano de la Facultad de Arquitectura, Gustavo Azpiazu, quien estuvo ausente pero envió una nota, coincidieron en la conveniencia de desarrollar la autopista por la calle 403 (el último descarta de plano la alternativa que atraviesa el Parque).

En cambio, la docente de la cátedra de Toxicología de la facultad de Exactas, Leda Gianuzzi, descartó implícitamente ambas posibilidades, basándose en el nivel de contaminación con nitritos y nitratos del parque y del acuífero Puelche, y sugirió lo que finalmente decidió Vialidad Nacional en su informe final de la Audiencia Pública: suspender las obras y apelar a los recursos humanos de la UNLP para una definición.

Con argumentos vinculados con la continuidad de las actividades de la institución que él dirige, el titular de

Instituto Argentino de Radioastronomía (IAR), Edmundo Marcelo Arnal, rechazó también ambas alternativas. Y Fernando Glenza, de la cátedra de Soberanía Alimentaria, apeló a la afectación sobre la producción frutihortícola para rechazar tanto las propuestas vinculadas con el Parque como la que utiliza a la autovía 2.

Url: <http://www.elargentino.com/Content.aspx?Id=128373>

IMPRIMIR

ElArgentino.com - © Copyright 2008. Todos los derechos reservados.