

Al Sr. Ministro de Transporte de la Nación

Lic. Guillermo Dietrich.

S / D

En los términos del Artículo 36 del Anexo I del Decreto N° 1.172/2003, la Administración Nacional de Aviación Civil en su carácter de área de implementación de la Audiencia Pública convocada a través de la Resolución N° 186/2018 de ese Ministerio de Transporte, remite, dentro del plazo y en la forma estipulados normativamente, el presente informe de cierre, que contiene la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la citada audiencia.

En ese sentido, se procede a comunicar al Ministerio de Transporte lo siguiente: a) **objeto:** la Audiencia Pública tuvo por objeto presentar los proyectos de obras y actividad aeronáutica en el Aeropuerto El Palomar, así como las acciones actuales y planes para incrementar los servicios aeronáuticos comerciales desde el mencionado aeropuerto y opiniones de los ciudadanos; ello, en cumplimiento de la manda judicial ordenada en fecha 1 de febrero de 2018, en el marco de la causa “Marisi Leandro y otro c/ PEN – Ministerio de Transporte de la Nación y Otro s/ Amparo Ambiental” (Expte. N° 113.686/2017); b) **fechas en que se sesionó:** la Audiencia Pública se realizó el 28 de marzo de 2018, desde las 9.00 horas hasta las 20:47 horas, en el Salón Auditorio de la Biblioteca Popular “Juan Manuel Giuffra”, sita en Capitán Joaquín Madariaga 574, El Palomar, Partido de Morón, provincia de Buenos Aires; c) **funcionarios presentes:** Lic. Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación; Dr. Tomás Insausti, máxima autoridad de la Administración Nacional de Aviación Civil; Lic. Leandro Oshiro, Administración Nacional de Aviación Civil; Dr. Marcos Serrano, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos; Ing. Nahuel Tomassini de la Administración Nacional de Aviación Civil; y Dr. Fernando Bravo del Organismo Regulador del Sistema Nación de Aeropuertos. Actuaron como Secretarios de la Audiencia los Dres. Natalia Soledad Sesarego Acosta, Héctor Luis Vargas, Martín Huidobro y Verónica Viviana Taborda y como moderador de la misma el Lic. Javier Corcuera; d) **cantidad de participantes:** participaron como oradores un total de 98 personas; e) **lugar donde se encuentra a disposición el expediente:** En virtud de la implementación del Sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) como sistema integrado de caratulación; numeración; seguimiento y registración de movimientos de todas las actuaciones y expedientes del Sector Público Nacional, el Expediente EX-2018-9471341-APN-ANAC#MTR es de acceso público en su formato digital, pudiendo ser consultado por los interesados en la Mesa de Entradas de cualquiera de los organismos que tuvieron participación en la realización de la Audiencia Pública; f) **plazos y modalidad de publicidad de la resolución final:** en un plazo no mayor de TREINTA (30) días de recibido el informe final descrito en el Artículo 36 del Anexo I del Decreto N° 1.172/2003, las Autoridades correspondientes emitirán su resolución final y dispondrán su publicación en el Boletín Oficial, de conformidad con el artículo 38 del citado Decreto.

INFORME FINAL

1. INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de lo ordenado por Decreto Nro. 1172/03, Anexo 1, Capítulo IV, Artículo 36, la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), en su carácter de Autoridad de Implementación elabora el presente INFORME FINAL, referido al desarrollo de la Audiencia Pública N° 220, llevada a cabo el día 28 de Marzo de 2018, poniéndose el presente en conocimiento del Ministerio de Transporte de la Nación. A los efectos de su elaboración se han consignado las opiniones, informaciones y propuestas vertidas durante la Audiencia Pública.

2

2. OBJETO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

La Audiencia Pública tuvo por objeto considerar los proyectos de obras y actividades aeronáuticas en el Aeropuerto “EL PALOMAR”, Morón, provincia de BUENOS AIRES, así como presentar las acciones actuales y planes para incrementar los servicios aeronáuticos comerciales desde el mencionado Aeropuerto y considerar las opiniones de los ciudadanos. Esta instancia de participación ciudadana ha sido ordenada en fecha 1 de febrero de 2018, por la Sra. Juez Martina I. Forn, a cargo del Juzgado Federal Civil Comercial y Contencioso Administrativo N° 2, Secretaría N° 1, en el marco de la causa “Marisi Leandro y otro c/ PEN – Ministerio de Transporte de la Nación y Otro s/ Amparo Ambiental” (Expte. N° 113.686/2017).

2.1 FECHA EN QUE SESIONÓ

La Audiencia Pública fue realizada el 28 de marzo de 2018.

2.2 AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA – FUNCIONARIOS PRESENTES

Participaron en la Audiencia Pública, los siguientes funcionarios públicos:

- Lic. Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación.
- Dr. Tomás Insausti, Administrador Nacional de Aviación Civil.
- Lic. Leandro Oshiro, Administración Nacional de Aviación Civil.
- Dr. Marcos Serrano, Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- Ing. Nahuel Tomassini, Administración Nacional de Aviación Civil.
- Dr. Fernando Bravo, Organismo Regulador del Sistema Nación de Aeropuertos, respectivamente.

La Secretaría Administrativa fue conformada por los Dres. Natalia Soledad Sesarego Acosta, Héctor Luis Vargas, Martín Huidobro y Verónica Viviana Taborda.

La audiencia fue registrada íntegramente por un equipo de taquígrafos encabezado por el Sr. Carlos Augusto Brizuela.

Entre otros funcionarios de relevancia estuvieron presentes el Presidente del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), Sr. Patricio Di Stéfano; el Presidente y Gerente General de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA), Dr. Agustín Rodríguez Grellet; la Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), Lic. Ana Pamela Suárez; el Secretario de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación, el Ing. Germán Bussi; el Intendente de la Municipalidad de Morón, Dr. Ramiro Tagliaferro y el Intendente de la Municipalidad de Tres de Febrero, Dr. Diego Valenzuela.

Las exposiciones fueron moderadas por el Lic. Javier Corcuera, invitado al efecto por el Ministerio de Transporte de la Nación.

2.3 CONVOCATORIA OFICIAL Y EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN

La convocatoria fue generada mediante Resolución N° 186/2018 del Ministerio de Transporte de la Nación. Asimismo se cumplió debidamente con las publicaciones en el Boletín Oficial; en el sitio web del Ministerio de Transporte; en el sitio web de la ANAC y en dos diarios de circulación nacional: *Ámbito Financiero* y *Página 12* (sin perjuicio de la difusión en diversos medios de comunicación).

2.4 LOCALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA

La audiencia tuvo lugar en el auditorio (primer piso) de la Biblioteca Popular “Juan Manuel Giuffra”, sita en Capitán Joaquín Madariaga 574, El Palomar, Partido de Morón, provincia de Buenos Aires.

2.5 LUGARES DE INSCRIPCIÓN

Con el fin de facilitar la inscripción de participantes, se abrieron dos lugares para registrarse: en la Mesa de Entradas Notificaciones y Despacho del Ministerio de Transporte de la Nación en Capital Federal y en el Honorable Consejo Deliberante de Morón. Las inscripciones se abrieron el día 12 de marzo y fueron cerradas el día 26 de marzo a las 9:00 am.

2.6 FACILITACIÓN DE ACCESO PARA ASISTENTES CON DISCAPACIDAD MOTORA

Con el fin de facilitar el acceso al derecho a expresarse en la audiencia a toda persona que pudiera registrarse con alguna discapacidad motora, dado que el auditorio se encuentra en el primer piso y su única forma de acceso es una escalera, en la planta baja

de la Biblioteca Popular se acondicionó un sistema de televisación para transmitir presentaciones dese allí en directo al auditorio. Sólo fue necesario usarla en un caso.

Otra persona hizo su presentación a través de un video que envió y que fue proyectado en durante el desarrollo de la Audiencia Pública.

2.7 FACILITACIÓN DE ACCESO A LA AUDIENCIA Y A LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS POR PARTE DEL PUBLICO GENERAL

Con el fin de que los ciudadanos en general pudieran ver y escuchar la audiencia pública en directo, aún sin registrarse ni asistir a ella, toda la audiencia fue transmitida vía *streaming* por el canal de YouTube del Ministerio de Transporte de la Nación.

Dicha transmisión fue grabada. La grabación completa se encuentra disponible libremente en Youtube, en la dirección de URL: https://www.youtube.com/watch?v=v-Z_Om4Bwhg.

Asimismo es menester destacar que durante el desarrollo de la Audiencia Pública, se encontró a disposición del público que quisiera tomar vista de las actuaciones, el expediente administrativo en formato papel en su totalidad.

3. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA

3.1. LISTADO DE ORADORES QUE PARTICIPARON EN LA AUDIENCIA

En función del desarrollo previsto en el Orden del Día de la Audiencia Pública, los participantes inscriptos en el Registro habilitado a ese efecto, como así también aquellos que se encontraban inscriptos como expositores pero no incorporados en el Orden del Día publicado, (pero que fueron incorporados en el momento de la Audiencia) e incluso aquellos que se inscribieron in situ, fueron convocados para hacer uso de la palabra, otorgándole el tiempo correspondiente a fin de exponer las consideraciones en relación al objeto correspondiente a la Audiencia Pública.

Cabe señalar que aquellos participantes que al momento de ser convocados no se encontraban presentes en la Sala, fueron convocados en reiteradas oportunidades a lo largo de la sesión.

La Audiencia tuvo 98 expositores en total, en el siguiente orden de exposición:

1	Dietrich	Guillermo	Ministro de Transporte de la Nación
2	Insausti	Tomás	ANAC
3	Di Stéfano	Patricio	ORSNA

4	Rodríguez	Agustín	EANA
5	Suarez	Pamela	JIAAC
6	Bussi	German	Secretaria de Planificación del Transporte
7	Patanian	Matías	Aeropuertos Argentina 2000
8	Fernandez	Leonardo	FAISAN S.A.
9	De Sagastizabal	Leandro	Presidente de CONABIP
10	Tagliaferro	Ramiro	Intendente de Morón
11	Valenzuela	Diego	Intendente de Tres de Febrero
12	Antelo	Jorge	Ministerio de Defensa de la Nación
13	Liebig	Klaus	Subsecretario de Inversión y Promociones Turísticas de Corrientes
14	Zurueta	Diego Luis	Coordinador Asuntos Legales del Ministerio de Cultura y Turismo de Jujuy
15	Castelli	Luis	Presidente del Instituto Fueguino de Turismo
16	Pikielny	Martina	Subsecretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires
17	Crotto	Ignacio	Secretario de Facilitación Turística de Salta
18	Escardó	Juan	Subsecretario de Turismo de Río Negro
19	Capdevilla	María José	Ente Tucumán Turismo
20	Strumia	Alejandro	Agencia Córdoba Turismo
21	Fernandez	Juan Jose	Lineas 53 y 123 de colectivos
22	Tossutti	Esteban	Flybondi S.A.
23	Ardiles	Gustavo Martin	Sociedad de Fomento M. Balcarce
24	Maciel	Matias	Norwegian Air Argentina
25	Viñuales	Hector	Presidente de FEDECATUR
26	Stewart	Jorge	Presidente Biblioteca Giuffra
27	Martínez	Nahuel Franco	Isla Verde
28	Gallardo	Hernan Pablo	Club de Leones El Palomar
29	Barbiroto	Francisco	Club Villa Rosales
30	Matozo Geminagni	Rafael	Fundación Padre Luis (Institución administradora del Colegio Emaús)
31	Morán	José Angel	Centro de Jubilados Unidos de Villa Jardín
32	Veron	Eduardo	Asociación Civil La Hermosa. Villa Carlos Gardel.
33	Lobato	Alberto	Director Escuela Técnica N°4, El Palomar
34	Martin	Zoraida Isabel Consuelo	Particular interesado
35	Sabbatella	Maria Teresa	Asociación Seré por la Memoria y la Vida
36	Angueira	Cristian Esteban	Presidente de la Cámara de Comercio de El Palomar
37	Iracheta	Guillermo Eduardo	Isla Verde
38	Vecchia	Juan	Asociación Casano Irpino
39	Pippo	Gustavo Fernando	Sociedad de Fomento El Palomar
40	Rosica	Gerardo	Sociedad Italiana Haedo Norte

41	Danna	Patricia Isabel	Particular interesada. Funcionaria de la Municipalidad de Hurlingham
42	Pietropaolo	Nelida	Particular interesado
43	Jorge	Guillermo	Particular interesado
44	Del Villar	Jorgelina	Particular interesado
45	Carmesella Romano	Vanina Silvana	Particular interesado
46	Lopez	Mariela	Asociación Técnicos y Empleados de Seguridad a la Aeronavegación
47	Capuzzi	Julio Angel	Particular interesado
48	Berisso	Susana	Particular interesado
49	Elias	Aldo	Presidente de Cámara Argentina de Turismo
50	Chamatropulos	Pablo	Presidente de CODEC
51	Matozo Germani	Alejandro	Particular interesado
52	Perez	Gastón	Particular interesado
53	Perez Vinaccia	Veronica	Particular interesado
54	Ramos	Daniela	Particular interesado
55	Zapulla	Analia Veronica	Particular interesado
56	Boero	Carlos Enrique	Particular interesado
57	Carrizo	Orfilio	Particular interesado
58	Clementino	Luis Alberto	Particular interesado
59	Croche	Jorge	Particular interesado
60	Amoroso	Alfredo	Particular interesado
61	Alcaraz	Fabio	Iglesia Evangelica Ministerio Corona de Vida
62	Pintor	Nidia Margarita	Particular interesado
63	Cobelo	Norberto Salvador	Particular interesado
64	Orlando	Gabriel David	Particular interesado
65	Mazzola	Huberto Juan	Particular interesado
66	Jurado	Natalia	Particular interesado
67	Bellantonio	Nicolás Andrés	Particular interesado
68	Gallardo	Eduardo Alberto	Particular interesado
69	Famelli	María Del Carmen	Particular interesado
70	Chinelato	Daniel	Particular interesado
71	Giglio	Norberto Ricardo	Particular interesado
72	Lastoria	Antonio	La Montañola
73	Spota	Santiago A. Julio	Particular interesado
74	Calvimonte	Victor Ariel	Particular interesado
75	Burucua	Andrea Liliana	Particular interesado
76	Moretto	Rolando	Particular interesado
77	Martinez	Maria Adriana	Particular interesado
78	German	Nancy	Club Atlético El Palomar
79	Frascaroli	Ricardo A	Particular interesado
80	Quintana	Ana Sofia	Particular interesado

81	Rodriguez	Mónica Diana	Particular interesado
82	Romay	Fernando Julio	Particular interesado
83	Eiras	Diego Manuel	Particular interesado
84	Tassara	Melina	Particular interesado
85	Flores	Roberto Martín	Particular interesado
86	Jara	Ana Edith	Particular interesado
87	Carranza	Edgardo Luis Sergio	Asociación Civil de Defensa del Pasajero y Usuario del Transporte
88	Seibaa	Yamila	Particular interesado
89	Tailhade	Luis Rodolfo	Particular interesado
90	Robledo	Laila	Particular interesado
91	Burgueño	Claudio Gustavo	Particular interesado
92	Sciascia	Nicolas	Particular interesado
93	Faravelli	Natalin Carla	Particular interesado
94	Lascialanda	Marta Beatriz	Particular interesado
95	Tubio	Mabel Alejandra	Particular interesado
96	Martinez Basanta	Lara Victoria	Particular interesado
97	Pesce Diez	Daniela	Particular interesado
98	Zapella	María Evangelina	Particular interesado

3.2. SÍNTESIS DE LAS PRESENTACIONES

3.2.1. Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación

La primera exposición estuvo a cargo del Lic. **Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación**. El Ministro inició su discurso señalando que las acciones del Ministerio de Transporte están orientadas a generar empleo y mejorar la calidad de vida de la gente y que el progreso que el aeropuerto está trayendo a El Palomar ya es visible. Enfatizó que no sólo los negocios de hoy ven las mejoras, sino que la conectividad que el aeropuerto trae a toda la zona de influencia hará que más oficinas, más hoteles y más empresas se instalen allí. Recordó que hoy 29 ciudades del país piden que se reactiven sus aeropuertos. Agregó que los aeropuertos también mejoran los entornos y los accesos, señalando que en El Palomar se ha incorporado alumbrado led en lugares oscuros, se ha pavimentado calles y veredas, mejorado plazas y monumentos por la existencia del aeropuerto. Remarcó que ya se han generado unos 200 empleos con el funcionamiento reactivado del aeropuerto y que esa cifra surge con nuevos empleos para los vecinos de la localidad. En relación a los empleos directos, informó que cada avión que se incorpora a un aeropuerto genera entre 50 y 150 empleos nuevos. Dio como ejemplo el hecho de que entre 2017 y 2018 se están incorporando 300 o más nuevos pilotos. Dijo que hoy, en muchos casos, viajar en avión cuesta mucho menos que viajar en auto, siendo mucho más seguro. Insistió en que el avión es el medio de transporte más seguro y que en la Argentina hay grandes profesionales, los mejores pilotos, tripulantes de cabina y mecánicos. Pidió que no se pierda la perspectiva de que tenemos el octavo país más grande el mundo, que un país tan grande sólo se conecta a través del avión. Recordó,

por ejemplo, que desde El Palomar a Jujuy hay 1.500 km y a Ushuaia hay 3 mil, lo que equivale a la distancia para cruzar Europa de este a oeste. Finalizó concluyendo que no hay medida más federal que conectar nuestro país por medio de aviones, y que ese es un objetivo que trasciende a El Palomar, trasciende a Buenos Aires. Es desarrollar la Argentina.

3.2.2. Tomás Insausti, Administrador Nacional de Aviación Civil

Luego hizo su presentación el **Dr. Tomás Insausti, Administrador** (máxima autoridad) de la **Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)**, quien inició su exposición enunciando las funciones del organismo que conduce, especificando que la ANAC es la autoridad argentina que regula todo lo relacionado a la aviación civil y comercial de la República Argentina. Recordó que la ANAC emite las normas y luego controla e inspecciona que esas normas se cumplan, que emite certificaciones y habilitaciones que emite las licencias de pilotos y tripulantes de cabina. Comentó que, para realizar todos estos cometidos, la ANAC cuenta con una gran cantidad de profesionales de distintas áreas: desde ex-pilotos de líneas aéreas para la inspección de las líneas aéreas; pilotos comerciales y privados; mecánicos certificados; especialistas en control de tráfico aéreo; abogados especializados en Derecho Aeronáutico, y expertos en seguridad operacional y en transporte aerocomercial. A continuación pasó a detallar las tareas realizadas en el aeropuerto El Palomar, que fueron desde verificaciones técnicas hasta tareas de prevención y seguridad. En primer término, enumeró las verificaciones de pavimento, la capacidad portante, los drenajes, ayudas visuales diurnas y nocturnas y la señalización de la pista, destacando su calidad y adecuación a estándares nacionales e internacionales. Señaló también que la pista del aeropuerto, de 2.100 metros, está por encima del promedio del largo de pistas argentinas y su extensión es la misma que la del Aeroparque, destacando que tiene 45 metros de ancho, cuatro rodajes y dos plataformas. En cuanto a la prevención y la seguridad, destacó el trabajo realizado en el servicio de salvamento y extinción de incendios, la readecuación de planes de emergencia y las capacitaciones a los bomberos civiles y al personal de Defensa Civil de Morón en emergencias aeronáuticas, cubriendo así todos los procedimientos de seguridad operacional y de prevención de cualquier tipo de evento. A continuación remarcó que las aeronaves de transporte aerocomercial de pasajeros y de carga en la Argentina son modernas y son seguras, indicando que todas las aeronaves, incluso las de pequeño porte y las que no son tan nuevas, pero particularmente las de transporte de personas tienen sistemas redundantes, de hasta doble o triple redundancia, y en algunos casos, de hasta cuádruple. Explicó que esto significa que el avión está equipado con sistemas, instrumentos y componentes duplicados; es decir que una misma función está cumplida por dos o más equipos y a veces hasta tres o cuatro, de modo de siempre tener respaldo ante la posibilidad de mal funcionamiento de alguno. En segundo lugar, destacó que todos los aviones hoy están computarizados, como muchas industrias, lo que significa que el piloto trabaja menos en ocuparse de cosas accesorias del avión y más en concentrarse en volar. Aclaró que los aviones que vuelan en la Argentina son modernos y seguros y que, de hecho, el Boeing 737-800 es el avión más utilizado en el mundo por todas las líneas aéreas, y por eso es el avión más vendido en toda la historia de la humanidad. Para finalizar, señaló que la elección de El Palomar se basó en la utilización que ya se estaba haciendo del aeropuerto. Recordó que medio siglo atrás, además de servir para la aviación miliar, el aeropuerto fue declarado apto para la aviación comercial y la aviación

general. Agregó que en 2010, cuando se cerró Aeroparque por obras de remodelación, El Palomar fue la alternativa elegida y desde allí operaron cientos de vuelos diarios. Insistió en que por eso que se eligió este aeropuerto, que no se inunda, que no tiene problemas, que tiene la tecnología, que tiene aviones modernos para incrementar gradualmente la cantidad de vuelos, cumpliendo con todas las normas de seguridad operacional nacionales e internacionales.

3.2.3. Patricio Di Stéfano, Presidente del ORSNA

A continuación tomó la palabra el Sr. **Patricio Di Stéfano, Presidente del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)**, quien inició su alocución comentando el contexto en el que se da el desarrollo del aeropuerto El Palomar, remarcando que no se trata de un caso aislado, sino que forma parte de un desarrollo en todo el país de la infraestructura aeroportuaria, con la mayor cantidad de obras de aeropuertos, pistas, plataformas, terminales que se ha hecho en la Argentina, para un período de tiempo similar. Señaló el retraso de la infraestructura de la industria aerocomercial en el país respecto de otros países de la región y la consecuencia lógica de que el transporte aéreo no sea una alternativa para la mayoría de las personas. Comentó que para revertir esta situación el ORSNA está llevando adelante el plan más ambicioso de la historia argentina para la infraestructura aeronáutica, con más de \$30.000 millones de inversión y más de 15.000 empleos directos generados. Destacó también la importancia estratégica de El Palomar, ya que permite integrar a los vecinos de todo el oeste de la PBA a un transporte que es cada vez más frecuente: explicó que si el viaje en avión tiende a ser más cotidiano y tiene que ser algo para todo el mundo, el tiempo necesario para ir de viaje desde la casa de cualquier persona, desde el destino de origen hasta el aeropuerto, pasa a ser relevante. Agregó que, en ese sentido, no solamente El Palomar sino todo el oeste del Gran Buenos Aires estaba excluido de este medio de transporte, tan excluido como una persona que tiene una estación de tren a cuarenta kilómetros de la casa. Otro tema que mencionó es que este aeropuerto ya estaba funcionando y era un aeropuerto de uso militar, destacando que esto es muy común, no solamente en otras partes del mundo sino también en la Argentina, donde once aeropuertos comerciales en la actualidad son de uso militar compartido. Agregó que la mayoría de los aeropuertos originalmente fueron de uso militar, porque así fue como se fue desarrollando la industria. Indicó además que es beneficioso que así sea, tanto por un correcto uso de instalaciones, como por un tema de aprovechamiento de espacios, de infraestructura y de seguridad con lo que la convivencia no solo es posible sino que es positiva. Seguidamente, señaló el valor de la ubicación del aeropuerto y su distancia a zonas de otro tipo de usos, remarcando que El Palomar es 3,5 veces más grande que Aeroparque, el aeropuerto de la Argentina con más vuelos y mayor cantidad de pasajeros del país y recordó que Aeroparque cuenta con clubes, colegios, residencias y espacios comerciales a distancia similar de la que hay entre ese tipo de establecimientos con El Palomar. También mostró casos similares en el mundo, donde la convivencia aeropuerto-trama urbana funciona sin mayores inconvenientes: Estambul, Estocolmo, París, Los Ángeles, Boston, Londres y Nueva York fueron algunos ejemplos expuestos. Un último tema sobre el que hizo foco fue la creación de empleo: informó que la obra de readecuación de la terminal actual, que ya se usaba comercialmente, ya generó 220 empleos directos y 1.100 empleos indirectos. Agregó que la siguiente etapa, de mejora de la infraestructura ya existente, generará 350 empleos directos y 1.900 empleos

indirectos para las personas de la zona y señaló que se estima que la nueva terminal, que es aún más compatible con el uso militar, generará 400 empleos directos de personas trabajando en el aeropuerto, en la construcción, y 2.200 empleos indirectos para las personas de El Palomar. Para cerrar, concluyó que en los últimos veinte años en el mundo, el avión ya no es sólo para la gente de alto poder adquisitivo que hace un gran vuelo largo una o dos veces por año o el tiempo que pueda, sino algo accesible para todo el mundo. Finalizó diciendo que ese tipo de conectividad y de medio de transporte masivo es lo que se busca generar en toda la Argentina, un medio del cual millones de vecinos de la zona oeste ya no van a estar excluidos.

3.2.4. Agustín Rodríguez, Presidente y Gerente General de EANA

Luego hizo uso de la palabra el Dr. **Agustín Rodríguez, Presidente y Gerente General de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA)**, quien comenzó su exposición con una nota personal: comentó que creció en Palomar, estudió la primaria en el colegio Emaús, la secundaria en la ENET N°1 que está dentro de la base de El Palomar y que su abuelo y padre hicieron su carrera como pilotos en El Palomar, con lo cual, señaló, para él era muy especial participar de la audiencia y contar el proyecto de crecimiento para Morón. A continuación desarrolló las funciones de EANA, organismo que gerencia el espacio aéreo en la República Argentina. Informó que EANA tiene a cargo 55 aeródromos en todo el país y 5 centros de control de aéreo, con aproximadamente 2.450 empleados en todo el país y cuyos servicios incluyen, entre otros, los controladores aéreos, la planificación del espacio aéreo, la búsqueda y salvamento y la meteorología aeronáutica. Expresó que el Plan Estratégico de EANA complementa lo que presentó el Sr. Di Stéfano en materia de infraestructura del “lado tierra” y se focaliza en los servicios de navegación aérea, con una inversión para 2019 de más de \$3.000 millones, jamás realizada en la historia de los servicios de navegación aérea argentina. Detalló que el plan renueva la totalidad del equipamiento que ayuda a las aeronaves a navegar en forma segura y a aterrizar y a despegar: desde los sistemas de aproximación ILS, los sistemas VOR, radares de vigilancia a una renovación total del sistema de comunicaciones aeronáuticas, de simuladores de torre para capacitación de los controladores, y de sistemas AWOS - los sistemas de meteorología aeronáutica de alta precisión-. Con éstos y otros cambios estructurales menos visibles que hacen a todo el sistema de aeronavegación, destacó que la operación en el aeropuerto de El Palomar es muy segura en términos de aviación y que en los meses siguientes se estará dotando al aeropuerto de equipamiento de última tecnología para hacer aún más eficiente esa operación.

3.2.5. Ana Pamela Suárez, Presidente de la JIAAC

Tras esta presentación hizo uso de la palabra la Lic. **Ana Pamela Suárez, Presidente de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC)**, presentando al organismo que investiga para la seguridad aérea e interviene cuando hay un incidente, un incidente grave y un accidente. Informó que esto está determinado por una normativa internacional y un anexo específico en ella, no por una normativa local. Destacó que la seguridad es una tarea conjunta de los organismos, las empresas, los operadores y proveedores que conforman el sistema aeronáutico. Explicó que la JIAAC investiga los sucesos para promover la seguridad y genera recomendaciones, de acuerdo a estándares operativos y estándares redactados y auditados por las Naciones Unidas. Señaló que la Argentina tiene un 86,16% de cumplimiento de los estándares operativos

y de seguridad en todos los anexos de esas normas internacionales y en todos los ítems de seguridad que plantea Naciones Unidas, una cifra, destacó, muy por encima de la media regional. Profundizando en este concepto, añadió que la aviación es segura porque aprendió a tener un proceso de mejora continua: si se analiza la evolución de la aeronáutica y de la industria aeronáutica, hay un crecimiento exponencial de vuelos y un decrecimiento en el nivel de accidentología. Explicó que esto se da por mejores aviones, por el avance de la tecnología, pero también se da por los procesos, las personas, la capacitación y la mejora continua del sistema. En línea con esta tendencia, informó que en 2015 había en el país un 5% de respuesta de las recomendaciones que hace el organismo del sistema aeronáutico mientras que hoy hay un 80% de respuesta de las recomendaciones. Agregó que ello significa que la seguridad se está gestionando, que los organismos están atentos, que los operadores están comprometidos. Finalizó destacando que ésa es la base de la seguridad: la mejora continua, que hace que la aviación sea segura.

3.2.6. Germán Bussi, Secretario de Planificación del Min. de Transporte de la Nación

Siguió en la lista de oradores el Ing. **Germán Bussi, Secretario de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación**, quien dedicó su ponencia a la relación entre la planificación de la movilidad en la región metropolitana y sus aeropuertos. Para ello, su exposición mencionó en primer término que a nivel metropolitano el desafío es mejorar, en el Gran Buenos Aires y el Conurbano, las conexiones estratégicas de conectividad. En ese sentido, identificó como uno de los desafíos más importantes a la prolongación del Camino del Buen Ayre, obra viene a cumplir una reparación histórica en la movilidad estratégica de la región. El segundo proyecto que desarrolló en su exposición fue la modernización integral del Ferrocarril San Martín: más allá de la electrificación de la línea, destacó que la mitad de la inversión (500 millones de dólares en total, de los cuales 400 millones de dólares son financiados por el BID y 100 millones de dólares por el Estado nacional), se va a destinar a las vías, que son las que garantizan mayores velocidades. Agregó que el tercer elemento del plan es la adquisición de trenes más largos, de 200 metros, con capacidad para 2.000 pasajeros. Señaló que también están trabajando en mejorar las frecuencias, para lo cual se deben eliminar las barreras. Dijo que esto se está realizando por medio de una obra que ya está en curso, la del viaducto del Ferrocarril San Martín, entre Palermo y La Paternal. Destacó que es una política integral para el sistema ferroviario, que busca mejorar la conectividad en general y en este caso particular, mejorar la conectividad del aeropuerto El Palomar, que va a ser el primer aeropuerto con conectividad ferroviaria potente: el más moderno ferrocarril del país, junto con el ferrocarril Sarmiento en el Oeste. A continuación, comentó el proyecto de conexión vial que constituye la autopista del arroyo Morón. Señaló que este proyecto viene a conectar mucho más cerca el Buen Ayre con el Acceso Oeste y a permitir que realmente sea una alternativa a la ruta 4, para poder después refuncionalizar la ruta 4 a un rol mucho más urbano, de proximidad, sacándole el tránsito pasante. Luego se enfocó en la elección de El Palomar como aeropuerto a desarrollar. Entre las ventajas que destacó se encuentran, acotó, que ya se estaba operativo, con la consecuente facilitación de su plan en comparación con la idea de instalar y crear un aeropuerto nuevo,

y que se encontraba subutilizado. También mencionó que su conectividad tiene el potencial de ser mejor que la de los otros dos aeropuertos metropolitanos. Recordó que Ezeiza está lejos, y que Aeroparque está demasiado en el centro de la ciudad. Agregó que El Palomar cuenta con una ubicación estratégica para la gente de la zona Norte, Oeste y Noroeste, y que para sus vecinos los números son elocuentes: en tiempo, en distancia y en costos en transporte público, en taxi o remis. Señaló que en un país como Argentina, con una superficie enorme y un mercado aeronáutico subdesarrollado, estamos ante la oportunidad de dirigir el crecimiento en forma armónica, con una distribución territorial de los aeropuertos para que, cuando haya más vuelos, la gente pueda empezar elegir desde qué aeropuerto va a salir, como pasa en muchas ciudades de Europa.

3.2.7. Matías Patanian, Gerente General de AA2000

A continuación expuso el Sr. **Matías Patanian**, Gerente General de **Aeropuertos Argentina 2000**. Inició su exposición con una breve presentación de la empresa, remarcando que opera desde 1998 y hoy abarca 34 aeropuertos, por los que pasa casi el 98 por ciento de los pasajeros del país, unos 36 millones de pasajeros. Señaló que la empresa cuenta con 2.200 empleados y da empleos indirectos a casi 50.000 personas. Informó que la empresa forma parte de un grupo internacional que opera terminales con un alto porcentaje de vuelos low cost y señala como ejemplos, tres terminales en Italia: la de Trapani, la de Sicilia, y la de Florencia y una en Brasil -Brasilia- donde opera una terminal con el 100% de vuelos con la modalidad low cost. Agregó que en el marco del plan de la revolución de los aviones, en el año 2017 se planteó la necesidad de generar en el área metropolitana de Buenos Aires un aeropuerto exclusivamente destinado al low cost, generando un nuevo segmento para el sector aeronáutico. Enfatizó que el objetivo es facilitar y potenciar un nuevo acceso a una nueva modalidad de transporte aéreo, que alcanza al mayor número de personas posible, en un lugar muy conectado, con una alta densidad de población. Agregó que el principal elemento que llevó a seleccionar El Palomar fue su infraestructura existente y el alto grado de conectividad de transporte, tanto vehicular como a nivel del ferrocarril. Recordó que ya desde 1912 está operativo e informó que en pocos minutos saldría el primer vuelo de Flybondi desde El Palomar hacia Jujuy. Definió el plan en etapas, llamadas “etapa cero”, “etapa uno” y “etapa dos”. Informó que la etapa cero fue poner en valor y en funcionamiento, desde febrero de 2018, la terminal que hoy está operando. Señaló que hoy se tiene una capacidad de operación de dos vuelos simultáneos, y que hoy se pueden generar, al finalizar esta etapa, 220 empleos directos y casi 1.100 empleos indirectos. Detalló que en la etapa cero se ha puesto el foco en la pista de aterrizaje, en el balizamiento y en la señalización, en la plataforma, en las calles de rodajes y en intervenir la antigua terminal LADE. Comentó que la etapa uno consiste en la puesta en valor de los hangares 7 y 8, con su respectiva plataforma, lo que va a permitir operar cinco vuelos de manera simultánea, permitiendo generar 300 empleos de manera directa y 1.900 de manera indirecta. Detalló que en la etapa uno se prevé la construcción de una terminal de 9.500 m², estacionamiento interno, la plataforma con capacidad para albergar cinco aviones y servicios de gastronomía y comerciales. Exhibió imágenes externas e internas del proyecto de la futura terminal referida a la etapa uno. Informó que la etapa dos implica construir una nueva terminal,

que será diseñada en el sector Sudoeste de la pista de aterrizaje, con la que se podrá operar casi diez vuelos de manera simultánea y así duplicar la cantidad de empleos, tanto directos como indirectos. Comentó, finalizando su presentación, que a continuación un experto presentará los resultados de uno de los estudios que desde Aeropuertos 2000 se han realizado, en relación con el ruido, así como han realizado estudios que tienen que ver con la calidad del agua, del suelo y del aire, en relación a las emisiones de gases. Concluyó asegurando que la empresa tomará nota de las inquietudes que puedan ser planteadas en esta audiencia, velando siempre y primordialmente por la seguridad operacional.

3.2.8. Leonardo Fernández, FAISAN

A continuación tomó la palabra el Lic. **Leonardo Fernández**, por la empresa de servicios ambientales **FAISAN**. Inició su presentación informando que es licenciado en Química de la Universidad de Morón, especialista en Protección Ambiental, y que representa a la empresa FAISAN, empresa radicada en Florencio Varela. Comentó que se trata de una empresa con 25 años de trayectoria, en la cual hay un laboratorio ambiental habilitado y preparado para analizar la calidad del agua, del suelo y del aire. Señaló que, por otra parte, es vecino del barrio El Palomar, donde nació. En relación a las mediciones de ruido, informó que para ello se utilizan equipos específicos e indicó que estaba en ese momento midiendo el ruido de esta audiencia con uno de ellos, un sonómetro ubicado en un balcón del auditorio. Enfatizó que para medir ruidos, el tipo de aparatos a usar y su manejo tienen un protocolo, y que además, deben tomarse las mediciones con equipos que están calibrados. Dio, como ejemplo de medición, que desde que inició la medición de ruido en esta audiencia a las 8am el sonómetro indicaba un nivel de 81 dB. Explicó que eso es la cantidad de decibeles que se venían generando, la energía promedio ponderada, desde las 8 de la mañana hasta este momento en este recinto. Advirtió que las aplicaciones de celulares que mide ruido contienen un nivel bastante alto de error y pueden llegar a medir falsos positivos. Describió los valores de ruido que se generan en diferentes actividades, señalando que en una charla normal entre dos o tres personas se genera un nivel de sonido de entre 60 y 70 decibeles y que cuando escuchamos música con los auriculares, con un mp3, en un volumen máximo, se produce un nivel de 100 decibeles. Recordó que el valor máximo de nivel sonoro continuo equivalente para un trabajo de ocho horas de exposición al ruido es de 85 decibeles, y que por encima de ese valor es necesario protección acústica. Presentó las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud sobre límites aceptables por debajo de 70 decibeles. Señaló que en la Argentina la normativa difiere de la de la OMS y que nuestro sistema de aviación civil acepta como límite aceptable al nivel de ruido por debajo de 65 decibeles. Enfatizó que nuestra norma es, en este sentido, más exigente. Luego describió que, en relación a la evaluación de ruidos en el aeropuerto El Palomar, han trabajado los meses de enero, febrero y marzo y que en este momento siguen las mediciones, las 24 horas. Explicó que el sonómetro registra aproximadamente 18.000 datos por día, y que esos datos son integrados en computadora, resultando un promedio ponderado del nivel sonoro continuo equivalente para esas 24 horas. Señaló que han trabajado, en primera instancia, para realizar un mapeo del ruido, es decir, determinar en diferentes áreas cercanas al entorno del aeropuerto los niveles de ruido, ya sea el nivel de ruido de fondo y el que generan las

aeronaves. Comentó que uno de esos lugares es el colegio Emaús, donde tienen un equipo 24 horas en el campo de deportes, y donde también han hecho mediciones dentro de las aulas. En relación a este punto, aclaró que las mediciones en el aula se hicieron en febrero, sin alumnos. Expresó que también hicieron mediciones cercanas a la empresa 3M, en Los Árboles y Roca, y cerca de otras plantas que les permitieron dejar los equipos para poder medir el ruido ambiente todo el tiempo. Agregó que para tener datos certeros tomaron como referencia la ubicación de la pista y la ruta de aproximación de los aviones. Señaló que los resultados hasta ahora no presentan variaciones en los últimos días. A continuación enumeró esos resultados: en el campo deportivo del Emaús se obtuvo un promedio de un nivel sonoro continuo equivalente para 24 horas de 61,3 decibeles; en Bizet y Potosí, en Hurlingham, de 62,2; en la Escuela Técnica de la 1ª Brigada Aérea, de 61,9; en Miranda 558, que es una de las zonas que está dentro de la ruta de aproximación de descenso de los aviones, de 57,4; a unas pocas cuadras de allí, 53,2. En el lugar del servicio meteorológico del aeropuerto, que está a mitad de la pista es contiguo al Ferrocarril San Martín, 60,7 dB. Afirmó que todos esos valores están por debajo de lo que establece la normativa argentina, por lo cual son niveles aceptables. Finalizó su exposición comentando que también hay un grupo de estudios aeronáuticos de la Universidad de La Plata que está haciendo análisis de proyección de niveles de ruido, los que son consistentes con los valores presentados.

3.2.9. Leandro De Sagastizábal, presidente de la CONABIP

Abrió esta etapa de las opiniones en la audiencia el Sr. **Leandro De Sagastizábal, presidente de la Comisión Nacional de Bibliotecas Populares (CONABIP)**, señalando la importancia para los vecinos del acto cívico que se estaba desarrollando en la biblioteca Giuffra. Manifestó la importancia de exista una dimensión donde se expresan todas las opiniones. Señaló el valor de la continuidad de la CONABIP promoviendo proyectos de lectura, para los más vulnerables, para los que necesitan que aquí existan los libros que no pueden comprar. Por otro lado, se refirió a la construcción de la democracia y cómo ésta se construye: participando, todos los sectores haciendo saber sus ideas, cuestionando, estando en contra cuando hay que estarlo. En lo que respecta al aeropuerto, manifestó que generar mecanismos de transporte y viabilizarlos, es clave para una sociedad democrática; agregó que la mejor manera de construir el conocimiento, además de con libros, es con el intercambio permanente.

3.2.10. Ramiro Tagliaferro, Intendente de Morón

Inmediatamente hizo uso de la palabra el **Intendente de Morón, Sr. Ramiro Tagliaferro**. Celebró, en primer lugar, el ejercicio y la potestad plena de un instituto de nuestra democracia como lo es una audiencia pública. Agradeció a la Biblioteca Popular Giuffra, a su director y el equipo que lo acompaña, así como al equipo del Ministerio de Transporte de la Nación y a todos los funcionarios que han dejado todo para poder estar en esta instancia. Señaló que podría empezar contando lo que significa para los moronenses la puesta en valor de la estación ferroviaria de El Palomar, el hecho de que ahora hay luminarias, el sendero de 250 metros directo entre la estación y el aeropuerto, la obra hidráulica hecha en Matienzo, la vereda en la puerta de la Escuela N°35 y a espaldas de la Escuela N°5, las nuevas paradas de colectivos, la puesta en valor del monumento a nuestros caídos en Malvinas, Alas de Palomar, y cómo va a quedar la Plaza Malvinas Argentinas con su nueva vereda, con su corredor aeróbico, con sus postas para

ejercicios, con los nuevos bancos para que los chicos que cambian de turno puedan merendar, estudiar y compartir; la canchita del triángulo de Galán, los domos y las cámara de seguridad, de cómo se va a poner en valor el centro comercial en Itacumbú con la semipeatonal que habrá en Pedernera... Siguió enumerando avances asociados a la reactivación del aeropuerto, como la repavimentación de las calles Matienzo, Bergamini, Pagé, Galán, Madariaga y Urquiza, o como la obra de Marconi, donde señaló que finalmente hay hormigón armado; como la repavimentación y ensanchamiento de Derqui, de la renovada ruta provincial 201 y el sueño de la ruta 4. Tras una pausa, dejó de lado el listado de obras asociadas a la reactivación aeroportuaria para señalar que el centro del debate es mucho más conceptual. Afirmó que hoy, el 80 o 90% de los presentes, como él, son moronenses, reunidos para discutir qué Morón quieren, “de dónde venimos, dónde estamos y hacia dónde vamos”. Recordó que Morón fue –en el siglo XVIII- la primera posta de los viajeros, de los comerciantes, de nuestros ejércitos cuando iban al Alto Perú o al interior. Recordó que la patrona de Morón es Nuestra Señora del Buen Viaje y que en su emplazamiento velaban las armas nuestras fuerzas. Dio como ejemplo al ejército de Belgrano, antes de izar la bandera nacional, que cruzó por el puente de Márquez y siguió su camino hacia Rosario, parando en enero de 1812 en la Plaza San Martín. Afirmó, entonces, que “Nosotros fuimos eso. Somos eso.”. Siguió en su relato, después vino el ferrocarril y que Morón era un territorio enorme, que se dedicaba a las plantaciones agrícolas y al trigo que salía luego por el puerto de Buenos Aires. Y que después de eso, cuando llegó el ferrocarril, ese proceso se invirtió, surgiendo otras localidades como Haedo, Castelar, Ituzaingó y luego El Palomar, Hurlingham, a través del ferrocarril. Señaló un punto de inflexión a principios del siglo XX, con el decreto del presidente Sáenz Peña por el cual se instaló la Escuela de Aviación Militar, en la que estuvo Jorge Newbery, donde estuvo el Aeroclub Argentino. Recordó que, después, allí surgió la Brigada Aérea, y después LADE, que conectó a los argentinos con la Patagonia y, más tarde, los vuelos antárticos. Expresó que Morón tiene hoy una característica especial, que es el único municipio de la Argentina con dos aeropuertos internacionales a 50 cuadras, afirmando que la vocación de Morón siempre ha sido conectar y que cada vez que Morón utilizó y se potenció sobre esa ventaja competitiva estuvo dentro de la historia nacional. Señaló que en 2016, el Papa Francisco designó a la Catedral de Morón “una de las puertas santas del mundo”. Insistió en la función central que define al municipio: conectar, unir, acercar familias, amigos, invitar a la gente que viene de afuera a que conozca nuestra Argentina. Por ello, remarcó que el Aeropuerto de El Palomar es al 2020 lo que el ferrocarril fue en 1860. Tomando esa vocación, señaló que hoy la discusión pasa por poner a la Argentina donde tiene que estar, enfatizando la importancia del dato que somos el octavo país del mundo en términos de superficie y no nos conectamos, no nos conocemos, no nos acercamos. Recordó que su abuelo dejó un Morón pujante, impulso que fue decreciendo en los últimos años. Finalmente, para cerrar su presentación, remarcó su disposición a discutir, dialogar y escuchar todo lo que sea necesario durante esta audiencia, pero que lo único en lo que no va a transigir él ni su equipo, es en dejar a Morón en la chatura que recibió. Advirtió que no cuenten con él para eso, que vino a hacer una transformación y que eso es lo que va a hacer; que no piensa en la posibilidad de terminar contando a sus nietos las oportunidades perdidas. Aseguró, en ese sentido, que Morón seguirá creciendo, por una Argentina grande.

3.2.11. Diego Valenzuela, Intendente de Tres de Febrero

A continuación hizo uso de la palabra el Dr. **Diego Valenzuela, Intendente del municipio Tres de Febrero**. Comenzó su discurso celebrando el espacio que da la posibilidad a todos de expresarse sobre una política pública de gran impacto nacional, provincial y regional. Remarcó la importancia de dar contexto al debate: el Gran Buenos Aires, con 15 millones de habitantes y más de treinta municipios. Allí remarcó que en esta gran metrópoli hay solo dos aeropuertos, uno de difícil acceso por estar en la Capital Federal y otro por estar en una zona importante pero lejana del Gran Buenos Aires como es Ezeiza. Hizo hincapié en que en este contexto el debate es pertinente, porque en definitiva tiene que ver con el federalismo. Señaló que el aeropuerto de El Palomar es el primero del país que tiene el concepto de descentralización y al mismo tiempo viene a dar respuesta a la demanda de conectividad. Mencionó también que se proyecta hacer una autopista que pueda conectar la ruta 4, la Márquez, con el Buen Ayre, bordeando el arroyo Morón, la cual es fundamental para toda la zona de Hurlingham, Morón y Tres de Febrero. A continuación señaló que El Palomar vive las tensiones e incomodidades del progreso, de tomar decisiones que transforman. Muchos vecinos del norte y del oeste del Gran Buenos Aires ya no tendrán que entrar a Capital para volar. Este es un paso histórico, dijo, que da más derechos y más oportunidades a los habitantes del Gran Buenos Aires. Este aeropuerto, insistió, es un acto de federalismo para la República Argentina. Por otro lado, hizo mención a la importancia del desarrollo local para zonas densamente pobladas como Morón y Tres de Febrero. Agregó que el aeropuerto va a empujar el desarrollo comercial con empresas, emprendimientos, industrias, comercios, profesionales, que van a poder tener más oportunidades para el desarrollo laboral y profesional. Asimismo, hizo mención al crecimiento del empleo local por puestos de trabajo directos en el aeropuerto, así como mencionó el impacto en el empleo zonal, a través del comercio y de la gastronomía, entre otros. Por otro lado, señaló que es importante realizar todos los estudios de impacto ambiental que se requieran y que necesite la situación para que se cumpla la normativa, siguiendo por supuesto todas las inquietudes que plantea la Justicia, pero con la convicción firme de que esto tiene que suceder porque es por el bien de la población de la zona. Para finalizar, dijo que este aeropuerto democratiza los viajes en avión, los vuelve más accesibles a más personas, más cerca de casa, con menor costo y fomentando el desarrollo local.

3.2.12. Brigadier (R) Jorge Antelo, Ministerio de Defensa de la Nación

A continuación fue convocado el **Brigadier (R) Jorge Antelo**, representando al **Ministerio de Defensa de la Nación**. Inició su exposición enfatizando la importancia de El Palomar como unidad para la Fuerza Aérea, agradeciendo la calidez con la que se habló hasta el momento de dicha base. Recordó que en el 2010, durante 45 días, y ante la necesidad de hacer mantenimiento en Aeroparque, hubo un uso muy intensivo de El Palomar para vuelos aéreos comerciales y que no es el único caso de aeropuerto con operaciones mixtas civiles y militares, dado que prácticamente todos los aeropuertos del país tienen permanentemente operaciones mixtas, civiles y militares. Señaló, en particular, los casos de Comodoro Rivadavia, Tandil, Paraná, Mendoza y Río Cuarto e incluso indicó que en los aeropuertos de uso civil exclusivo también hay despliegue de aeronaves militares de la Fuerza Aérea que conviven sin problemas con las operaciones civiles, como por ejemplo, en los aeropuertos de Posadas, Resistencia, Santiago del Estero, Termas de Río Hondo y Tartagal, ante las necesidades de resguardar la soberanía en el espacio aéreo del norte de nuestro país. Expresó que el Ministerio de

Defensa ha colaborado activamente con todos los organismos que dispuso el Ministerio de Transporte –EANA, el Organismo Regulador del Sistema Nacional Aeroportuario e incluso con el operador, Aeropuertos Argentina 2000- para asegurar, a través de esa coordinación, el máximo de eficiencia y seguridad en todas las operaciones civiles y militares. En particular, destacó que la defensa es un problema de toda la nación y que, en consecuencia, un país más desarrollado tiene un potencial de defensa mucho mayor que aquel que no impulsa su desarrollo. Siguiendo sobre ese concepto, añadió que la aviación aerocomercial es uno de los puntos más importantes para sostener un poder aeroespacial y que, en tiempos de paz, ese poderío se expresa en el intercambio, en el conocimiento, en el transporte aerocomercial, y que si el país lo requiere, muy fácilmente esas capacidades pueden transformarse para atender a la defensa nacional.

3.2.13. Klaus Liebig, Subsecretario de Inversión y Promociones Turísticas de Corrientes

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Klaus Liebig, Subsecretario de Inversión y Promociones Turísticas del gobierno de la provincia de Corrientes**, quien en representación del gobierno correntino manifestó que su pueblo se encuentra hoy vulnerado en su interés vinculado a la conectividad, el desarrollo económico, turístico y comercial, debido a las limitaciones en los vuelos desde El Palomar que afectan compromisos asumidos y derechos subjetivos. Por otro lado, manifestó que Corrientes solamente cuenta con un aeropuerto comercial operativo y que están en tratativas de abrir otro, en los Esteros del Iberá, para conectaría turísticamente a los Esteros y en consecuencia, potenciar sus productos turísticos como la pesca y el turismo rural. Señaló que incrementar la frecuencia diaria con los vuelos de Flybondi supondría un aumento sensible de los pasajeros transportados, que esperan se logre. Para finalizar su discurso, solicitó la urgente solución al conflicto, para dar continuidad a la que calificó como una importantísima política de desarrollo de conectividad aérea, que destacó, es sumamente necesaria en nuestra vasta República Argentina.

3.2.14. Diego Luis Zurueta, Coordinador de Asuntos Legales del Ministerio de Cultura y Turismo de Jujuy

Siguió, posteriormente, en la lista de oradores, El Sr. **Diego Luis Zurueta, Coordinador de Asuntos Legales del Ministerio de Cultura y Turismo de Jujuy**, quien en representación del gobierno de Jujuy comentó que el ministro de Cultura y Turismo, Federico Posadas, y el ministro de Turismo de Corrientes, Cristian Piris, hicieron recientemente una presentación ante la Asamblea del Consejo Federal de Turismo solicitando que se llegue a una solución rápida y definitiva para dejar de perjudicar a las más de 15 provincias afectadas por el fallo judicial que restringe vuelos. Manifestó la importancia de la conectividad aérea ejemplificando el caso jujeño, cuyo aeropuerto con cinco vuelos regulares por día, al sufrir la cancelación de uno de esos vuelos, pierde hoy un 20 por ciento del turismo que llega por esa vía a la provincia. Mencionó, además, un impacto negativo adicional de la decisión judicial, dado que a mayor oferta, bajan los precios, y esto no es posible actualmente, manteniéndose los vuelos regulares en costos casi inaccesibles y obligando a mucha gente a los viajes terrestres desde Jujuy hasta Buenos Aires, que duran más de 24 horas. Resaltó, complementando ese hecho, la mayor seguridad de trasladarse en avión que en transporte terrestre. Propuso hacer un análisis económico del perjuicio: en febrero llegaron 12.364 pasajeros y la tasa de

ocupación por vuelo fue de 83,3%, es decir, unos 98 pasajeros por vuelo. Teniendo en cuenta que uno de esos vuelos actualmente no llega, y que más o menos cada pasajero se queda cinco noches y cada día gasta unos 700 pesos, calculó el impacto negativo de la medida en 1.715.000 pesos, unos 84.000 dólares por semana. Para concluir, propuso se reflexione por el bien mayor y no sólo por un interés particular, para que las decisiones sobre este tema beneficien a la mayoría de los ciudadanos, como debe ser en un país federal.

3.2.15. Luis Castelli, Presidente del Instituto Fueguino de Turismo

Posteriormente, fue convocado y se presentó el Sr. **Luis Castelli, Presidente del Instituto Fueguino de Turismo**, quien señaló que el esfuerzo que ha hecho para llegar a esta audiencia vale la pena dado que trata un tema estratégico, como la conectividad en la Argentina. Define a Tierra del Fuego como la única provincia insular de la Argentina, la única provincia que aerodependiente, enfatizando que si alguien necesita ir a la capital federal por estudios, por un trámite o una urgencia médica, desde su provincia tiene que cruzar por tierra a Chile, hacer cuatro aduanas, es decir, cuatro pasos fronterizos, para poder conectarse con nuestro territorio y después viajar 48 o 72 horas para llegar al centro del país. Recordó que el panorama es parecido en la Patagonia, en general. Hizo un homenaje en nombre de los ciudadanos patagónicos al aeropuerto El Palomar y los antiguos vuelos de LADE (Líneas Aéreas del Estado) que, cuando aún los vuelos comerciales no eran un buen negocio, lograron hacerlos sentir parte de un mismo país. Enfatizó que un aeropuerto es desarrollo, es trabajo, que un aeropuerto cerca, en una comunidad, abre posibilidades para las generaciones presentes y futuras. Confirmó que todas las provincias están gestionando o bien la refacción y ampliación de sus aeropuertos o bien la construcción de nuevos, si no los tienen. Expresa que ve como una oportunidad inmejorable para esta zona del país contar con un aeropuerto que permita al resto de los argentinos venir al centro del país sin tener que pasar necesariamente por Aeroparque o por Ezeiza, en horarios muchas veces inconvenientes, a las 4 o 5 de la mañana, pagando 600 a 700 pesos desde Ezeiza para llegar al centro de la Capital. Aclaró que, en términos de desarrollo local, los negocios de los grandes no le interesan, pero sí los negocios de los pequeños, de los comerciantes, del remisero, de los chicos que van a trabajar en los distintos servicios y que el transporte tiene la característica ser una actividad transversal, que no sólo beneficia al prestador directo sino que genera una cantidad de empleos indirectos “realmente impresionante”. Complementa con datos de su provincia, recordando que la redimensión del aeropuerto (de Ushuaia) les permitió pasar de 100.000 turistas por año a 450.000 y sigue creciendo. Añade que ese aumento en el turismo permite que se abran nuevos hoteles, que se invierta en más servicios, en transporte, en agencias de turismo, en prestadores de todo tipo, desde aquel que alquila bicicletas, automóviles y el que hace excursiones hasta el que trabaja simplemente como guía profesional. Remarca que en Morón está una de las principales facultades y centros de conocimiento en materia de turismo, pionera en la Argentina. Expresa que así como creció el turismo con un aeropuerto en Tierra del Fuego, también creció en Neuquén, en Santa Cruz, en Chubut, en Río Negro, en La Pampa. Aseveró entonces que en toda la Patagonia los aeropuertos han traído desarrollo; que nadie debe dudar de eso. Refiriéndose a las críticas que ha escuchado y leído sobre el plan en debate, señaló, en relación a la función de este aeropuerto en un momento oscuro de nuestra historia, la oportunidad de que desde ese lugar, desde ese recuerdo oscuro, se pase a un lugar de

vida, de luz, con alguna iniciativa que haga visibilizar esa triste historia para no olvidarla, a través de un centro de interpretación, de un museo que pueda estar en el mismo predio y que recuerde a aquellos que sufrieron en ese lugar. También se refirió al problema del ruido, señalando que es un tema por supuesto importante. Al respecto, afirmó que viene de una ciudad donde los aviones pasan por arriba de la ciudad, directamente, y señaló que ese ruido que generan, en su caso, lo perciben como el llanto de un bebé, que les trae alegría, desarrollo, un pan abajo del brazo. Finalizó expresando su deseo de que toda gran diferencia sobre este plan se zanje para que Buenos Aires, Morón y El Palomar puedan tener un aeropuerto que generará posibilidades inmensas de desarrollo futuro.

3.2.16. Martina Pikielny, Subsecretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires

A continuación hizo uso de la palabra la Lic. **Martina Pikielny, Subsecretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires**, quien comenzó su discurso señalando que cuando la gente, el turista, no llega a los destinos, ese destino no existe. A ese respecto, señaló que *“no hay nada que podamos hacer, perecen. Perecen empleos, perecen comercios, y también familias que se desarman porque tienen que buscar trabajo en otro lugar”*. Por otro lado, subrayó que la conectividad es clave, que con este plan se va a conectar el conurbano sudoeste y se va a generar no sólo empleo dentro del aeropuerto sino que habrá un derrame de desarrollo alrededor del aeropuerto, permitiendo además que la provincia de Buenos Aires se convierta en un trampolín para el resto de la Argentina. Se preguntó, además, porqué esa conectividad es clave asegurarla en avión y no en otros medios. A lo cual se respondió que actualmente la gente ya no se toma largas vacaciones sino pocos días, muchas veces, lo cual sólo es especialmente posible por medio del transporte aéreo. Para cerrar su discurso, recordó que la conectividad brinda a más gente la posibilidad de conocer más lugares.

3.2.17. Ignacio Crotto, Secretario de Facilitación Turística de Salta

Posteriormente, el Sr. **Ignacio Crotto, Secretario de Facilitación Turística de Salta** inició su exposición señalando que el gobernador Juan Manuel Urtubey tiene muy en claro la política turística y lo que significa para la actividad económica de su provincia, y la importancia clave de la conexión aérea. Recordó, como ejemplo gráfico, que de El Palomar a Salta hay 1.500 km. Planteó que Salta, un destino muy visitado por la gran variedad de atractivos turísticos que tiene, genera movimiento económico, inclusión, puestos de trabajo y beneficia a las economías regionales. Por otro lado, comentó que muchos de los turistas que primero visitan Salta continúan luego por Jujuy, Tucumán y algunas otras provincias del norte argentino. Por eso, resaltó, los vuelos allí benefician a toda la región norte del país. Continuó su discurso señalando que la inversión pública trae inversión privada, y que eso se puede corroborar con lo que está pasando ahora en el aeropuerto de Salta, donde en este momento se está invirtiendo más de 350 millones en las dos pistas, para permitir más vuelos. Para cerrar, puso énfasis en la necesidad de contar con más vuelos para seguir creciendo turísticamente. Expuso que en El Palomar hay líneas aéreas que tienen pedidas rutas con distintas conexiones, con la posibilidad de conectar Salta con otros lugares de la Argentina y del exterior, lo que va a mejorar mucho, aseguró, la actividad turística también dentro de la provincia de Buenos Aires.

3.2.18. Juan Escardó, Subsecretario de Turismo de Río Negro

Luego tomó la palabra el Sr. **Juan Escardó, Subsecretario de Turismo de Río Negro**, quien señaló su provincia tiene uno de los principales destinos turísticos de la Argentina, que es Bariloche, pero también cuenta con otros destinos que hoy se están consolidando y que para que puedan terminar de hacerlo requieren de una mejor conectividad, no solamente con los grandes centros urbanos, sino también de una conectividad transversal. Informó que en esta temporada estival, más de 500.000 pasajeros recorrieron distintos puntos de atracción de la provincia, dejando 2.100 millones de pesos en la economía de ciudades como Bariloche, pero también en pequeñas localidades como Las Grutas o Playas Doradas. Comentó que el 30% de la recaudación de tributos provinciales proviene, de hecho, de las ciudades turísticas. Dio como ejemplo de la importancia de la conectividad el caso de vivido en Bariloche, en 2011, cuando el cierre del aeropuerto por la erupción del volcán generó un impacto negativo masivo que reveló a todos la importancia del turismo y sus puestos de trabajo, directos e indirectos. Señaló que cuando se discute de infraestructura aerocomercial, no se está hablando de la revolución de los aviones, sino de que queremos revolucionar nuestras ciudades con más empleo. Recordó que la decisión que se tome respecto de El Palomar también afectará a una provincia como Río Negro, que está lejos de allí, a 1.600 km, esperando que pueda haber no solamente este Palomar sino muchos Palomares en toda la Argentina.

3.2.19. María José Capdevilla, del Ente Tucumán Turismo

Tras esa presentación tomó la palabra la Sra. **María José Capdevilla, representante del Ente Tucumán Turismo**, quien remarcó la similitud de la problemática que aqueja a las provincias lejanas, agregando que en otras audiencias públicas también han contado que la provincia de Tucumán es un núcleo colectivo de la región y gracias a ello pueden dar cuenta de cómo la mejora en la conectividad ha potenciado las posibilidades como destino turístico. Señaló como ejemplo el de mayo de 2017, cuando Tucumán tenía 62 vuelos nacionales por semana y luego de la audiencia pública por las rutas aéreas, hoy tiene 81 vuelos semanales, incluyendo vuelos internacionales que antes no había. Continuó enfatizando que el traslado a través de los aviones es fundamental para federalizar el turismo y que, en ese sentido, no es lo mismo tomarse un avión de altos costos que uno accesible, y que si bien los destinos más beneficiados en su costo son los ya instalados, los destinos que aún no lo están, como es el caso de Tucumán y en general de la región del norte, no reciben tanto turismo de ese tipo. Por eso, continuó, es importante tener la posibilidad de recibir turistas que por su modalidad de viaje lo hacen por menos días y eligiendo en gran medida los destinos por sus costos del viaje. Concluyó su discurso afirmando que el turismo significa trabajo, que la conectividad significa trabajo, empleos se anhelan con los vuelos que saldrían de El Palomar y que también van a beneficiar a la zona desde donde salen. Cerró aseverando que Tucumán crece a partir del turismo y que esa realidad necesita sostenerse recibiendo visitantes.

3.2.20. Alejandro Strumia, de la Agencia Córdoba Turismo

A continuación tuvo la palabra el Sr. **Alejandro Strumia de la Agencia Córdoba Turismo**, quien planteó la actual situación aerocomercial por la cual está pasando Córdoba. Informó que entre 2016 y 2017 Córdoba incrementó en un 42% la cantidad de turistas extranjeros que la visitaron y que dicho aumento es consecuencia directa de la mayor conectividad actual. Señaló que una serie de aerolíneas extranjeras como LATAM, COPA, Gold, Sky, Air Europa y Amazonas hoy ya conectan las principales ciudades de

Latinoamérica y del mundo con Córdoba, permitiendo no solo la inserción de la provincia en el mundo, sino también la posibilidad de que los turistas lleguen desde Chile, Brasil, Perú, Paraguay, Panamá, Bolivia, Uruguay y España en vuelos directos. Describió que hoy cuentan con vuelos directos a 17 destinos nacionales y 3 internacionales; que se han convertido en una nueva puerta de ingreso a la Argentina y en el principal hub aéreo del interior del país. Esta nueva realidad, concluyó, ha posibilitado el incremento, entre 2016 y 2017, de un 28% más de turistas argentinos que ingresan a su provincia por vía aérea. Informó que en el 2016 arribaron 1.400.000 turistas nacionales a Córdoba y en 2017, lo hicieron 1.800.000. Destacó la importancia que tiene Córdoba, donde Aerolíneas Argentinas instaló uno de sus principales nodos de conexión o *hubs* con el objetivo de ampliar sus rutas de vuelo. De este modo, nuestro aeropuerto se ha convertido en un estratégico centro redistribuidor de vuelos desde donde otras empresas, como en el caso de Flybondi, operan a distintos puntos del país como Iguazú, Mendoza y Buenos Aires, la principal emisora de turistas hacia el interior de la Argentina. Refirió que el caso exitoso cordobés vino de la mano de la política aerocomercial, que potencia productos como el del turismo de reuniones, intensamente desarrollado en los últimos años. Puntualizó que dicho turismo y la conectividad aérea están implícitamente vinculados, sumados a la plaza hotelera de calidad, la infraestructura para eventos, los servicios turísticos y la gastronomía. Según los últimos datos oficiales, en su provincia se desarrollan más de 800 eventos entre congresos, ferias, convenciones y exposiciones, generando un ingreso genuino de 2.900 millones de pesos por esta modalidad de turismo, lo que equivale al 12% del ingreso genuino de toda la actividad turística cordobesa. Enfatizó que este formidable crecimiento vino en gran medida por la evolución que ha tenido el destino en su conectividad aérea. Citó el ranking mundial de congresos internacionales que proporciona el ICA, en el que hoy Córdoba ocupa el puesto número 45 en todo el continente americano, compartiendo lugar con Las Vegas, en Estados Unidos y Ottawa, en Canadá, y superando a destinos como Porto Alegre en Brasil, o Puebla en México. Mencionó que Córdoba ocupa hoy el primer puesto en el interior del país como destino sede para la realización de congresos internacionales y de eventos nacionales, y que este liderazgo se evidencia con la realización de megaeventos internacionales como la próxima Conferencia Regional de Educación Superior en el marco de la celebración del Centenario de la Reforma Universitaria, en la que Córdoba recibirá a más de 3.500 rectores de las universidades más prestigiosas del mundo o el evento que, en agosto de este año, desarrollará el Youth20, la Conferencia Internacional de Jóvenes Líderes más influyente y de mayor envergadura, durante la Cumbre de Jefes de Estado del G20. Asimismo, anticipó que en marzo 2019 es también gracias a esa capacidad que se realizará el Congreso Internacional de la Lengua Española, el mayor evento cultural de los 500 millones de hispanoparlantes del mundo. Concluyó que, por esas razones, la construcción del centro de convenciones más importante de la Argentina, con capacidad para 8.250 personas, no es casual. Completó su discurso agregando que desde el gobierno de Córdoba se considera fundamental la continuidad del desarrollo aerocomercial.

3.2.21. Juan José Fernández, de las líneas de colectivos 53 y 123

Tomó la palabra a continuación el Sr. **Juan José Fernández, representante de las líneas 53 y 123 de colectivos**, comentando que modernizar las vías de comunicación es un valor agregado para un país que tiene como objetivo mejorar la vida de todos los

ciudadanos y en este contexto, los medios de transporte, ya sean terrestres, fluviales o aéreos, deben integrarse y ser un complemento que permita facilitar la vida de los ciudadanos. En su rol de empresarios del transporte automotor, señaló que la apertura del aeropuerto de El Palomar es un aporte imprescindible. Por otro lado, agregó que gracias a la apertura del aeropuerto El Palomar las líneas 53 y 123 se propusieron estar a la altura de la nueva demanda renovando unidades, y hoy cuentan con una flota moderna, equipada con aire acondicionado, wi-fi gratuito, cámaras de seguridad y mayor frecuencia en el servicio que permiten conectar El Palomar con Plaza Constitución, Caminito, Chacarita y distintos puntos turísticos de la Ciudad de Buenos Aires en menos de una hora. Señaló que para que todo esto sea posible se requiere de vías de circulación en buen estado y que, justamente, este es un valor agregado que trajo la apertura de El Palomar. Mencionó la apertura del túnel, el ensanchamiento de la ruta 201, la repavimentación de Marconi y otras obras de infraestructura. Por otro lado, remarcó que este proceso generó la contratación de nueva mano de obra, informando que hoy las dos empresas contienen 400 familias y aspiran a que se puedan incorporar más. Asimismo, subrayó la puesta en valor para los que viven y transitan la zona: donde había zonas con calles abandonadas, cerradas, con poca iluminación o no estaban asfaltadas, hoy se han abierto calles nuevas que permiten a la gente transitar por zonas del barrio antes vedadas. Para finalizar su discurso, dijo que el Aeropuerto El Palomar ya no es el futuro, es el presente, y que anhela que en el corto plazo sean más los vuelos diarios y mayor cantidad de gente pueda estar conectada a lo largo del país.

3.2.22. Esteban Tossutti, Director de Relaciones Laborales y de Gobierno de Flybondi S.A

A continuación hizo su presentación el Sr. **Esteban Tossutti, Director de Relaciones Laborales y de Gobierno de la empresa Flybondi S.A.**, quien la inició resaltando el vuelo inaugural desde El Palomar a Jujuy, que estaba teniendo lugar en ese momento. Luego señaló que la empresa, fundada en 2016, hoy ya da trabajo directo a 300 empleados y definió el objetivo de la aerolínea: que todos los argentinos tengan la libertad de volar. Informó que la compañía arrancó con un capital de 75 millones de dólares comprobables, que están a disposición de quien quiera verlos, y que hoy tiene 85 rutas otorgadas desde junio de 2017, de las cuales 43 son de cabotaje y 42 regionales. Señaló que cuenta con 3 aviones Boeing 737-800 con lugar para 189 pasajeros, y que ofrecen las tarifas más bajas del mercado. Agregó que a fines de 2018 va a completar su flota con 10 aviones, con distintas bases en el interior del país y dos bases principales, las de El Palomar y Córdoba, que están desarrollando. Resaltó que la visión de la compañía es ser la línea aérea de bajo costo líder en la Argentina y que su misión es proveer las tarifas más bajas y un servicio amigable, con una operación de excelencia, totalmente controlada y teniendo como pilar fundamental la seguridad y la eficiencia. Luego resaltó la oportunidad que tiene hoy la zona de Morón, Hurlingham y Tres de Febrero en relación a ese desarrollo. Dio ejemplos sobre la inserción de las aerolíneas *low cost* en otros países: en México, informó que los pasajeros aumentaron un 63,1% desde que comenzaron a volar allí las *low cost*; y que ese aumento ha sido de un 56% en Brasil, de un 30% en Chile, de 7,5% en Colombia, y que la Argentina estaba en cero. Enfatizó que ese 0% de la Argentina significa que siempre se apuntó a que solamente volara el ejecutivo del país, permitiéndole de ese modo apenas a un 7% de la población la posibilidad de volar, mientras que el otro 93% no lo podía hacer. Insistió en que la compañía permite volar a

ese otro 93%, que ése es su negocio: permitir a los trabajadores, estudiantes, a las familias, que puedan subirse a un avión y experimentar por primera vez un vuelo. Mostrando una proyección para los próximos diez años, dijo que apunta a que la cantidad de pasajeros que hoy tiene la Argentina se triplique, para pasar de los 10 millones de pasajeros por año actuales a los 30 millones de pasajeros en el 2026. Señaló que en otros países se ha logrado cumplir con esa meta. Ejemplificó con los casos de Turquía, que multiplicó por ocho sus pasajeros de 2002 a 2012; de la India, que los aumentó en un 3,7%; de Sudáfrica (3,5%) y de Brasil (3,1%). A continuación, pasó a enumerar los impactos que la restricción judicial ha tenido sobre la empresa y los pasajeros, desde que han tenido que reducir sus vuelos desde El Palomar a tres por día o 77 mensuales. Informó que tuvieron que cancelar 128 vuelos, afectando a 5.800 ciudadanos argentinos de distintos lugares del país y que por las reprogramaciones al resto de aeropuertos – Ezeiza o Aeroparque- tuvieron que movilizar a otros 23.000 pasajeros y buscarles la solución por la restricción. Evaluó la pérdida para la compañía en aproximadamente un millón de dólares. Luego se refirió a la seguridad de los vuelos, informando que la compañía hoy está en el 97% de eficiencia durante su primer mes de operaciones, debido a demoras por alguna falla técnica puntual, valorando el hecho de que la seguridad siempre prevalece en tales decisiones. En relación a la seguridad aérea, dijo que en el último año volaron 4.000 millones de pasajeros en el mundo, siguiendo todas las reglamentaciones, y que en su mayoría son aeronaves Boeing 737-800 de mantenimiento diario. Agregó que FlyBondi está en tercer lugar en el país en relación a la edad de sus aeronaves, sólo por debajo de LAN Argentina y Andes y superando a Aerolíneas Argentinas y Avianca. Dijo que pone los comprobantes a disposición de quien los requiera. Acerca de la generación de empleos, señaló que en la actualidad son 300 empleados en la compañía, de los cuales hoy tienen base en El Palomar 98, que 19 ya viven en la zona y que el resto ya está mudándose. Anunció que están buscando con los municipios de Tres de Febrero y de Morón lugares donde dar alojamiento a sus tripulaciones, porque a fines de 2018, con diez aeronaves funcionando desde distintos lugares del país, apuntan a incrementar la dotación de El Palomar a 867 colaboradores, de los cuales 442 van a vivir en El Palomar, como empleo directo. En relación a los empleos indirectos, dijo que las estadísticas mundiales de las *low cost* muestran que por cada millón de pasajeros que transporta una de esas aerolíneas, surgen 3.000 puestos indirectos en la zona del aeropuerto. Agregó que según una proyección propia, desde y hacia El Palomar, hacia fines de 2018 van a trasladar a 1.700.000 pasajeros, con lo cual el impacto va a ser de 5.000 nuevos empleos indirectos, en forma de más remises, taxis, combis, hospedaje, almacenes y todo lo que desarrolla un barrio que está cercano al aeropuerto. Complementó esa cifra con la proyección al 2021, cuando estarían trasladando 12 millones de pasajeros, con un impacto de 36.000 puestos indirectos en el país. Adicionalmente señaló que tienen un plan de apoyo y padrinazgo a escuelas de varias provincias, que están facilitando a personas del arte y de la cultura que vuelen en nuestros aviones y promocionen sus productos y otros esfuerzos de apoyo a los municipios. Finalmente, cerró su alocución concentrándose en los pasajeros primerizos, los que nunca volaron antes. Informó al respecto que en enero la empresa trasladó a 369 pasajeros que volaban por primera vez, mientras que en marzo ese tipo de pasajeros ya eran 12.672 personas y que su proyección para fines de 2018 es de haber trasladado 335.000 pasajeros que nunca antes subieron a un avión.

3.2.23. Gustavo Ardiles, Sociedad de Fomento Mariano Balcarce de Ciudadela

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Gustavo Ardiles, Secretario de la Sociedad de Fomento Mariano Balcarce, de Ciudadela**. Comenzó expresando que como un estudiante de abogacía no podía agregar mucho a lo dicho por tantos expertos, pero que quería resaltar la importancia de la conectividad que este aeropuerto le va a brindar a la zona Oeste, que siempre fue una zona que se caracterizó por el mote de “Lejano Oeste”. Afirmó que con este aeropuerto hoy no va a ser tan lejano el Oeste y la gente va a poder conectarse con todo el país y hacia todo el mundo. Por otra parte, pidió que se tenga especial cuidado con el transporte de personas con discapacidades. Finalizó puntualizando que este tipo de aerolíneas va a beneficiar el traslado de deportistas en los próximos Juegos Olímpicos de la Juventud hacia la capital y desde la capital hacia las provincias. Animó a los presentes a atreverse al cambio, con una expresión final: “hay que abrir las alas y volar.”

3.2.24. Matías Maciel, Director de Comunicaciones y Asuntos Públicos de Norwegian Air Argentina

Posteriormente, tomó la palabra el Sr. **Matías Maciel, Director de Comunicaciones y de Asuntos Públicos de Norwegian Air Argentina**. Inició su exposición señalando que nació en Morón y creció en El Palomar. Luego, presentó a la compañía, cuya casa matriz está en Oslo, Noruega y que es la sexta aerolínea *low cost* más grande del mundo y la tercera en Europa. Señaló que en 2017 la empresa transportó a más de 33 millones de pasajeros y fue elegida como la mejor *low cost* de Europa y la más eficiente en el consumo de combustible en 2015, 2016 y 2017. Informó que la flota de la empresa tiene hoy más de 150 aviones, con una antigüedad promedio de 3,5 años, lo que la convierte en una de las flotas más modernas del mundo y que es en esto que se apoya, en gran medida, el concepto de *low cost*: en el uso de aeronaves eficientes, que utilizan de manera más eficiente el combustible, que requieren menos mantenimiento y por lo tanto, pueden volar más y con más seguridad. Agregó que la compañía tiene, además, un pedido en firme de más de 300 aviones a los fabricantes Boeing y Airbus, y también tiene uno de los costos por operación más bajos en los principales aeropuertos europeos, gracias a la eficiencia con la que opera. Expresó que la filosofía de la compañía es ofrecer tarifas más accesibles para más personas, para que más gente pueda volar. Reconoció que en la Argentina son muy pocos los privilegiados que han tenido la oportunidad de volar y que el modelo de las compañías de bajas tarifas permite conectar más personas en un país tan grande como la Argentina. Agregó que el modelo permite a los pasajeros adaptarse a las necesidades, llevar más o menos equipaje y tomar vuelos a destinos atractivos desde y hacia todas sus bases en todo el mundo con una flota vanguardista y amigable con el medio ambiente. Acotó que Norwegian en el mundo une más de 150 destinos con más de 500 rutas aéreas. Citó el caso de que en febrero de este año Norwegian empezó a operar un vuelo que une Londres con Buenos Aires, en un avión muy moderno, un Boeing 787. Recordó que en diciembre 2017, el gobierno argentino concedió el permiso para la operación de 152 rutas aéreas, 72 para vuelos de cabotaje y 80 para vuelos internacionales y que la empresa aspira a invertir hasta 4.300 millones de dólares en un período de ocho a diez años, con el propósito de garantizar su desarrollo en el país. Tradujo la inversión en la creación de 3.500 a 4.000 empleos en ese período, más la de

unos 55.000 empleos indirectos. Exhibió las rutas concedidas a la empresa, desde los destinos más tradicionales de la Argentina, y las etapas de desarrollo que se han propuesto: comenzar en el mes de mayo, aproximadamente, con la venta de boletos y pocos meses más tarde con las operaciones, con vuelos de cabotaje, y operar para fines de 2018 con seis a diez aviones, de una flota que incluiría Boeing 737 y Airbus 320-321. Dijo que a doce meses del inicio de las operaciones, apuntan a tener entre 10 y 15 aviones de corto alcance y entre 2 y 4 de largo alcance; a operar 246 vuelos semanales y transportar más de 2 millones de pasajeros por tramo. A los tres años, añadió, proyectan operar alrededor de 38 aviones, 30 de corto alcance y 8 de largo alcance y movilizar alrededor de 9,3 millones de pasajeros y que en un período de 5 a 8 años, aspiran a operar cerca de 70 aviones en la Argentina, 50 para corto alcance y 20 de largo alcance, con más de 100 rutas aéreas y transportar a más de 17 millones de pasajeros, conectando a la Argentina con 90 aeropuertos en todo el mundo. En relación a las bases en el país, comentó que la idea es tener bases en todo el país, no solo operando desde Buenos Aires. Finalmente, dijo que el cumplimiento de los planes que se ha propuesto el gobierno con el estímulo al sector aerocomercial para aumentar el turismo en más de 2 millones de turistas adicionales, podrán agregarse unos 20.000 millones de pesos por año adicionales, teniendo en cuenta que un turista gasta en promedio 500 dólares en el país. Cerró su exposición señalando que Argentina tiene un enorme potencial y por eso Norwegian ha dado su primer paso en América Latina abriendo en Buenos Aires su primera oficina en la región, desde donde comenzarán inicialmente rutas de cabotaje, luego vuelos regionales y, más tarde, a fin de año, internacionales, conectando a la Argentina con Europa.

3.2.25. Héctor Viñuales, Presidente de FEDECATUR

Seguidamente tomó la palabra el Sr. **Héctor Viñuales, Presidente de la Federación de Cámaras de Turismo de la República Argentina (FEDECATUR)** quien al comienzo expresó que la conectividad genera vida económica. Dio como ejemplo Tucumán, el principal exportador de limones del mundo y un gran exportador de otros productos naturales (palta, azúcar, frutillas congeladas). Señaló que el turismo aportaba muy poco al PBI por falta de conectividad: Tucumán nunca tuvo salida directa al exterior hasta hace nueve meses. Agregó que hoy los arándanos van desde Tucumán hasta una alacena de un supermercado de Estados Unidos en no más de 72 horas, gracias a las mejoras del aeropuerto, destacando que eso es desarrollo y trabajo. Mencionó que poblaciones como Colalao del Valle, Purmamarca o Belén sólo pueden tener trabajo o comercio si el turismo llega ahí y que eso se logra con inversión en estructura y conectividad. Enfatizó la estrecha asociación entre conectividad, trabajo y arraigo local, para evitar la emigración a los cordones industriales de las grandes ciudades. Señaló que por eso, más allá de los problemas que se suscitan y que espera que se solucionen, se necesitan aeropuertos. Aclaró que El Palomar con líneas de bajo costo significa entonces no solamente viajar por diversión, sino para asegurar un derecho. Instó a solucionar los problemas para que toda la gente pueda viajar. Cerró su discurso recordando que lo que es bueno para el turismo es bueno para la gente.

3.2.26. Jorge Stewart, Presidente de la Biblioteca Popular “Juan Manuel Giuffra”

Luego tomó la palabra el Sr. **Jorge Stewart, Presidente de la Biblioteca Popular “Juan Manuel Giuffra”**, quien dio la bienvenida a todos los presentes y especialmente al señor presidente de CONABIP, el ente que rige a las bibliotecas populares. Expresó sentirse prestigiado de que el máximo ente que regula las bibliotecas populares haya participado en esta audiencia pública en un marco democrático. Dijo que es un orgullo para la institución que esta audiencia pública se desarrolle en su sede, en esta asociación civil sin fines de lucro que ya cumplió 73 años desarrollando actividades culturales, sociales y deportivas. Recordó a Juan Manuel Giuffra, un destacado ciudadano benefactor que en 1908 fundó la primera sociedad de fomento que dio lugar a muchas otras actuales e instituciones, dejando un legado de trabajo, honestidad y cultura. A continuación trazó algunos elementos de la historia del aeropuerto, señalando que en la primera década del siglo XX se crea en El Palomar una Escuela de Aviación Civil, que en 1912 se transforma en Escuela de Aviación Militar, funcionando como tal hasta el año 1949, cuando se transforma en la 1ª Brigada Aérea de El Palomar y que de allí salieron los Hércules que llevaron nuestros soldados a las islas Malvinas. Añadió que en su flota actual se destacan los Hércules KC-130H y C-130, y que esa evolución de escuela de vuelo a I Brigada Aérea ha significado el cambio del tráfico aéreo sobre la zona, al mismo tiempo que El Palomar se comenzó a poblar, conociendo ya la existencia de la base aérea, sin que ello perjudique la evolución comercial y el progreso de la ciudad y de sus ciudadanos. Enfatizó que somos un país federal, con distancias enormes, y que este aeropuerto hace posible sin lugar a dudas más federalismo, más conectividad, y permite a mucha gente en menor tiempo recorrer largas distancias a menor costo que por transporte automotor, lo cual, remarcó, es un hecho de inclusión social. Reconoció, por otra parte, el permanente contacto con la gente de la actual gestión municipal y la solución de distintos tipos de problemas que estaban pendientes. Propuso que a este aeropuerto se le coloque el nombre de “Carola Lorenzini”, primera mujer en obtener el título de instructora de vuelo en América del Sur, citando entre sus logros que el 13 de noviembre de 1936 cruzó el Río de la Plata en un vuelo solitario que partió del Aeródromo Rivadavia de Morón, compitiendo con Isabel Gladisz y llegando ambas a Montevideo. También propuso que al túnel de Av. Marconi y Matienzo se le instituya el nombre de Juan Manuel Giuffra, en honor a este honorable ciudadano que trabajó y donó sus bienes para el progreso de la ciudad y de la comunidad. Asimismo, solicitó gestionar que la ruta nacional 201, que aún no tiene nombre, sea designada con el nombre del doctor René Favaloro. Luego recordó las palabras del ex intendente de Morón Lucas Ghi, quien en una nota hecha por América 24, en el 2010, dijo del aeropuerto El Palomar que *“Morón tiene dos aeropuertos, por lo cual tiene importancia estratégica en el sistema aeroportuario metropolitano y aspiramos a que lo que hoy es una experiencia de treinta días aproximadamente sea una variante permanente, siendo una plaza alternativa a Aeroparque y Ezeiza en un futuro”*, reconociendo la capacidad para recibir aviones de gran porte en El Palomar. Agregó que en ese momento se dijo que volaban cuatro empresas: Pluna, Sol, Andes y Buquebus. Concluyó que hay que prestar mucha atención a las posiciones fundadas, sean contrarias o favorables al aeropuerto comercial, ya que es un tema de importancia enorme para la sociedad. Señaló que a su institución la enorgullece que este Aeropuerto El Palomar tenga además de su capacidad militar una capacidad comercial, sin perjudicar a la primera, pudiéndose explotar de una forma responsable y amigable con el ambiente. Finalizó sus expresiones señalando que la Asociación Civil Biblioteca Popular “Juan

Manuel Giuffra” está a favor de la instalación y funcionamiento del aeropuerto, y reconoció la actitud solidaria de la empresa concesionaria de El Palomar, Aeropuertos Argentina 2000, que financió el viaje de los familiares de los soldados enterrados en Malvinas así como la construcción y el mantenimiento del cementerio.

3.2.27. Nahuel Franco Martínez

Seguidamente, hizo uso de la palabra el Sr. **Nahuel Franco Martínez**, quien se presentó como miembro de la organización **Isla Verde**, la que ha relevado la zona de El Palomar, dijo, desde 2013. Presentó un video del sitio que, señaló, muchos han tratado de desprestigiar como si fuera un basural, pero que es, enfatizó, un espacio natural que preserva muestras de ambientes originales como el pastizal pampeano, el talar de barranca y humedales. Recordó que la naturaleza brinda servicios ambientales que todos disfrutan, desde la calidad del aire a la regulación de temperatura. Dijo que si en El Palomar hay 2 grados menos de temperatura es porque allí hay 200 hectáreas de espacio natural. Aclaró que no se oponen al progreso, sino que desde 2014 vienen presentando un proyecto de reserva ecológica en el Municipio de Morón para que ese predio sea declarado como reserva. Se desprendió de todo involucramiento político en el planteo de su institución, insistiendo en que lo único que quieren es una reserva ecológica para todos los vecinos. Explicó que en ese predio habitan veinte especies de aves migratorias, el lagarto overo, el cuis pampeano y hasta hay un registro de gato montés. Denunció que el área sufre quemadas intencionales. Recordó que el turismo viaja en gran medida para ver áreas naturales, infiriendo que la zona en cuestión podría también tener valor turístico. Se opuso a la idea de que un sitio con talas, orquídeas y otras especies valiosas sean eliminadas para construir un área de logística al servicio del aeropuerto. Mencionó que el arroyo Corvalán tiene peces, patos, garzas, aves migratorias, merece ser protegido. Pidió que se valore el papel del área como productora de oxígeno e invitó a revisar la web EcoRegistros para constatar la biodiversidad que habita en ella. Puso en duda que la seguridad de los pasajeros y de las aeronaves sea más importante que la supervivencia de otras especies. Mencionó que en el estudio ambiental se admite que las aves del lugar serían eliminadas, compensando el hecho con una reserva en Campo de Mayo. Enfatizó que el arroyo Corvalán es un oasis en el entorno urbano y que no está muy contaminado, a diferencia del arroyo Morón. Argumentó que una reserva ecológica generaría trabajos directos y turismo para todo el barrio y propuso que funcione un centro de educación allí. Agregó que él y sus compañeros están en esta audiencia para defender a las aves, a las plantas pero especialmente para defender a los vecinos, a los presentes, a sus hijos y a sus nietos, porque el ambiente somos todos. Concluyó expresando que no se trata de ir en contra del progreso, se trata de que el progreso no vaya en contra de los vecinos.

3.2.28. Hernán Pablo Gallardo, Club de Leones El Palomar

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Hernán Pablo Gallardo, Secretario del Club de Leones El Palomar**, quien inició su discurso advirtiendo que es la primera audiencia que se realiza en El Palomar, y agregó que espera haya más para los proyectos importantes de la localidad. Señaló que quiere compartir la posición de su institución a favor del aeropuerto y que, entre las razones para ellos, se encuentra el hecho de que él y los vecinos conviven con la puesta en marcha de los Hércules todas las mañanas desde la Base Aérea, recordando períodos de mucha actividad como durante el conflicto con Chile y la guerra de Malvinas, cuando siendo estudiante observaba desde el campo de

deportes de su colegio el descenso asiduo de los aviones militares. Añadió que cuando dejó de funcionar temporalmente el Aeropuerto Jorge Newbery y se derivó el tráfico aéreo a este aeropuerto, ello resultó en un desarrollo exitoso, manifestado tanto por las aerolíneas como los pasajeros y las autoridades municipales de turno y que esa experiencia demostró que el aeropuerto de El Palomar resultó apropiado y eficaz para el destino aerocomercial. Recordó que en aquellos 45 días no hubo quien se opusiera a la cantidad total de despegues y arribos diarios. Desestimó la postura de que a mayor cantidad de vuelos hay mayor riesgo, señalando que hoy las medidas de seguridad son más que las que se aplicaban antes. Remarcó que la mayoría de los usuarios de las líneas *low cost* son quienes dejan de viajar en micros de larga distancia, por lo cual es un sistema que promueve la inclusión. Otro punto que destacó es el crecimiento socioeconómico que tendrá la ciudad de El Palomar, recordando cuando durante muchos años los que manejan entidades de bien público locales como él pedían que llegara a El Palomar alguna obra de importancia, sintiendo que siempre eran la ciudad relegada de Morón. Aconsejó concentrarse en debatir las mejoras del aeropuerto, y no si debe existir o no el plan aerocomercial. Pidió debatir la seguridad de los vuelos para estar tranquilos pero sin dejar de impulsar el crecimiento de su ciudad. Recordó que la zona de la estación de tren El Palomar estuvo abandonada muchos años mientras que hoy ya se arriba en 40 minutos desde Retiro o Palermo a bajo costo. Finalizó su presentación diciendo que Aeroparque está saturado, que Ezeiza está lejos y que, por ello, Palomar es la oportunidad. Arengó a no dejarla pasar.

3.2.29. Francisco Barbiroto, Sociedad de Fomento Villa Rosales

Seguidamente hizo uso de la palabra el Sr. **Francisco Barbiroto, Presidente de la Sociedad de Fomento Villa Rosales**, adelantando que en su institución están contentos con el desarrollo del aeropuerto porque va a traer progreso a El Palomar y porque será un aporte para el mercado laboral. Aseguró que la gente del barrio y los socios de su organización comparten este entusiasmo, solicitando solamente que se cumplan las normas de seguridad en el aeropuerto.

3.2.30. Rafael Matozo Gemignani, Fundación Padre Luis

Luego tomó la palabra el Sr. **Rafael Matozo Gemignani, Secretario de la Fundación Padre Luis**, quien explicó que la Fundación Padre Luis es la entidad propietaria y administradora del colegio Emaús de El Palomar. Informó sobre la institución educativa, que cuenta con más de 2.900 alumnos, más de 330 docentes y 4.500 personas sumando familiares y padres. Señaló entonces que no está a favor ni en contra del proyecto, pero que, al estar el colegio lindante con el aeropuerto, está muy interesado en la seguridad para todos quienes desarrollan tareas en el colegio. En primer término el Sr. Matozo dejó constancia de su malestar por haberse enterado del funcionamiento del aeropuerto cuando éste ya se encontraba operando, pero a continuación remarcó que, tras una reunión inicial con el Ministerio de Transporte y el Municipio, hubo otras reuniones en las que se trabajó en conjunto para mejorar el acceso de la calle Derqui y cubrir otras necesidades. A continuación, mencionó que la ley del ambiente 25.675, en su artículo 20 califica a la audiencia pública como “instancia obligatoria” previa a autorizar actividades que puedan causar daño ambiental y señaló que esto colisiona fuertemente con el hecho de que el aeropuerto ya estuviera funcionando. Señaló que el código civil marca la necesidad de prevenir daños, no de solucionar los daños causados y que él presentaría

un informe de ruido, ya que el ruido afecta al proceso cognitivo de aprendizaje. Finalmente, el Sr. Matozo dejó planteada la inquietud sobre si existían planes de ampliación de la pista, tras lo cual, dejó constancia de entregar en la mesa un informe sonoro en las instalaciones del colegio Emaús, en el campo de deportes, dentro del aula y otros lugares, con los debidos certificados de calibración al día, y agregó una propuesta para la Dra. Forns: solicitó un pedido de un nuevo estudio de impacto ambiental realizado por expertos designados por el Tribunal, en el que se contesten todas las observaciones e impugnaciones técnicas que se realicen en la audiencia pública.

3.2.31. José Ángel Morán, Centro de Jubilados Unidos de Villa Jardín

Posteriormente hizo uso de la palabra el Sr. **José Ángel Morán, Presidente del Centro de Jubilados Unidos de Villa Jardín**. Señaló que se trata del único centro de jubilados de toda Ciudad Jardín, fundado hace más de 33 años y que conoce desde 1977 el aeropuerto de El Palomar, que fue un aeropuerto netamente militar hasta que en 2010 fue un aeropuerto mixto, durante la reparación del Aeroparque. Destacó que las estadísticas indican que los aviones militares tienen más incidentes que los aviones civiles y que esos accidentes son mucho más peligrosos, porque se trata de naves que llevan municiones, advirtiendo que, sin embargo, allí nunca se registró un accidente. Comentó que en el Centro de Jubilados que representa planean hacer viajes en avión, ya que por suerte tienen tiempo para viajes, pero son demasiado mayores para viajar largas horas en micro, y que el abaratamiento de los costos y la cercanía sería muy beneficioso para gente cuyo poder adquisitivo no es el óptimo, como los jubilados. Para cerrar su alocución, enfatizó el apoyo del Centro de Jubilados Unidos de Ciudad Jardín con el desarrollo del aeropuerto, bajo todas las normas de seguridad exigidas por las autoridades nacionales e internacionales pertinentes.

3.2.32. Eduardo Verón, Asociación Civil “La Hermosa” de Carlos Gardel

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Eduardo Verón, Presidente de la Asociación Civil La Hermosa, del barrio Carlos Gardel**. Explicó al inicio que se trata una asociación civil sin fines de lucro, que trabaja con jóvenes y adolescentes en situación de riesgo en la villa Carlos Gardel. Expresó que, desde su rol como trabajador social en un barrio con gente con situaciones difíciles, está la esperanza que el aeropuerto sea una gran oportunidad para muchos jóvenes que hoy en día viven situaciones muy delicadas. En este sentido, expuso que, si bien los cambios traen incertidumbre, hay que abrir el paso a las nuevas generaciones y que oportunidades como ésta lo abren.

3.2.33. Alberto Lobato, Director de la Escuela Técnica N° 4 de El Palomar

Luego tomó la palabra el Sr. **Alberto Lobato, Director de la Escuela Técnica N° 4 de El Palomar**. En su calidad de director de una escuela técnica aeronáutica, expresó que espera que esta expansión aerocomercial sirva para que los alumnos tengan trabajo real y concreto, y que se puedan insertar en el ámbito laboral. Por otro lado, dejó expresada una inquietud, que es el desempeño de la escuela ya que los alumnos necesitan continuar trabajando en la pista (en la calle de rodaje o en la plataforma, que en realidad está alejada de la pista según aclaró). Agradeció expresamente haber sido visitados y escuchados por todos los organismos que trabajan en este proyecto y por autoridades del municipio, y pidió el compromiso de seguir trabajando en conjunto para que los alumnos puedan realizar sus prácticas.

3.2.34. Zoraida Martín

Seguidamente tomó la palabra la Sra. **Zoraida Martín**, quien se presentó como una sobreviviente del centro clandestino de detención de la base aérea de El Palomar. Expresó haber conocido El Palomar traída por un Hércules como secuestrada, lugar donde fue torturada y donde posteriormente vio en los hangares que estarán siendo utilizados con fines comerciales cómo su compañero personal fue llevado a los vuelos de la muerte para nunca más volver. Señaló no oponerse al progreso, pero pidió construir un progreso con memoria. Dijo no haberse opuesto en todos estos años a que la Fuerza Aérea hiciera trabajos humanitarios, porque genocidas eran algunos y fueron juzgados, pero que aún había más genocidas de la Fuerza Aérea, 7 de los cuales fueron llevados a juicio y ya se encuentran en la cárcel. A continuación cuestionó que no se hayan respetado los espacios de memoria, dado que, según dijo, la mitad de la base fue centro clandestino de detención. Reclamó que podría haberse resuelto ese tema con mejor organización y con una consulta popular. Insistió en que pueden convivir, con respeto, espacios de esa memoria y el aeropuerto. Pidió que los presentes revisen la historia de lo que ocurrió en la Base Aérea y que se revisen las causas para corroborar los hechos allí ocurridos, que recordó han sido juzgados y condenados. Dijo que no basta “un cartelito en la puerta” para recordarlos, sino que necesitan seguir haciendo inspecciones oculares, cosa imposible con una base nueva, moderna y funcionando, sino, en todo caso, con una obra nueva en la otra mitad de la pista. Finalmente, cerró su testimonio pidiendo memoria, verdad y justicia.

3.2.35. María Teresa Sabbatella, Asociación Seré por la Memoria y la Vida

Posteriormente hizo uso de la palabra la Sra. **María Teresa Sabbatella, de la Asociación Seré por la Memoria y la Vida**, quien leyó su testimonio, en el que indicó que Flybondi se instaló sobre la 1ª Brigada Aérea de El Palomar, lugar declarado sitio de memoria, en violación de la ley 26.691, cuya finalidad es preservar los espacios para mantener viva la memoria y facilitar las investigaciones judiciales. Cuestionó entonces no haber mantenido intacto el lugar, señalando que en la Brigada Aérea de El Palomar se torturaba y que desde ese predio salían aviones que arrojaban a hombres y mujeres al mar y al Río de la Plata, los “vuelos de la muerte”, hecho que fuera juzgado y sentenciado por la Justicia Federal en el marco de los juicios por crímenes de lesa humanidad. Indicó que se presentaron amparos y varias denuncias para evitar que se avasalle la memoria y que la construcción sobre un sitio de memoria va en la dirección de intentar borrar la memoria histórica. Expresó su oposición también a la colocación de una placa recordatoria, con una concepción de museo, petrificada, ya que su fundación aboga por una memoria activa, para lo cual, dijo, es imprescindible no alterar un sitio de memoria por un negocio, debiéndose respetar la ley de sitios.

3.2.36. Cristian Esteban Angueira, Cámara de Industria y Comercio de El Palomar

Luego tomó la palabra el Sr. **Cristian Esteban Angueira, Presidente de la Cámara de Industria y Comercio de El Palomar**, quien detalló la relación histórica, con varios de sus hitos, entre la localidad del Palomar y la aviación, desde 1907 hasta nuestros días, destacando que El Palomar es la cuna de la aviación a nivel nacional. Por ello, planteó pensar en el desarrollo comercial de la región, pensar las ciudades modernas y pensar

cómo serán las ciudades del futuro, valorando la importancia de los aviones por su velocidad y agilidad para potenciar la conectividad de las ciudades, concluyendo que no se puede pensar en una ciudad moderna sin pensar en el tránsito aéreo. Mencionó algunos proyectos de construcción de ciudades alrededor de los aeropuertos, denominadas actualmente *aerotrópolis*, en las cuales el núcleo de la ciudad es el aeropuerto y todo lo demás se empieza a construir y desarrollar a su alrededor. Para finalizar, explicitó que desde la Cámara de Industria y Comercio de El Palomar, en vistas del desarrollo y el empuje local que puede tener, están a favor de que se lleve adelante el plan y de lograr una convivencia permanente entre los viajeros, los comerciantes locales y los vecinos. Una convivencia que, enfatizó, sin dudas es posible.

3.2.37. Eduardo Iracheta, patrocinante de la ONG Isla Verde

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Eduardo Iracheta**, quien se presentó como letrado patrocinante del amparo 98188 que tramita ante el Juzgado Federal N°2 de San Martín, Martínez Nahuel c/Poder Ejecutivo de la Nación que, según indicó, no busca hacerle perder dinero a Flybondi ni tampoco que se interrumpa la intercomunicación provincial, sino que busca seguridad jurídica. Prosiguió con los fines del grupo de vecinos autoconvocados llamado Isla Verde, colectivo ambientalista que aspira que el espacio verde existente en la Brigada Aérea sea declarado reserva natural, ya que dicho ambiente natural absorbe el agua, purifica el aire y conserva una biodiversidad que amerita, dijo, la declaración que propugnan. A continuación, expuso que comparte absolutamente lo que dijeron los ministros de turismo, el proyecto *low cost* y los proyectos de expansión aerocomercial, pero señaló que eligieron el lugar equivocado, que no es la ciudad de El Palomar el lugar para hacer un aeropuerto comercial. Aclaró al respecto que no se opone al aeropuerto, pero que éste es incompatible con el espacio verde que defienden; que no le preocupa que partan y lleguen aviones, sino que le preocupa que se destruya la Isla Verde y enfatizó que matar aves, como se informa en el estudio de impacto ambiental, es delito. Señaló que Morón tiene menos espacio verde que lo recomendado y que si al Partido de Morón se le quitan las 140 hectáreas que tiene esta reserva, no se llegará ni al 10 por ciento de lo que aconseja la Organización Mundial de la Salud. De la misma forma, expresó que si no se cuidan los arroyos Céspedes y Corvalán, que permiten que Morón no se inunde, se podría pronosticar en la zona inundaciones como la del Luján. Aseguró que aunque no se mencione la tala en el proyecto, de hecho se está realizando, en infracción al artículo 13 de la ley 14.888 y al artículo 13 de la ley 26.331 que protege los bosques, y por ello lo denunció a la Justicia y al OPDS. En otro orden de cosas, señaló que El Palomar no existía como aeropuerto comercial, que como tal, nació por decisión del Poder Ejecutivo nacional el 26 de diciembre de 2017; cuando mediante el decreto 1.092 incorporó el Aeródromo de El Palomar al Sistema Nacional de Aeropuertos. Concluyó que si se lo incorpora es porque estaba afuera del sistema. Para finalizar, aseguró que el aeropuerto no está habilitado, que es ilegal y que se excluyó del proceso a la provincia de Buenos Aires. Citó el artículo 121 de la Constitución Nacional y detalló que el medio ambiente es un derecho no delegado por la provincia a la Nación y por ende es ella quien lo detenta. Dijo que dado que la Brigada Aérea es de la Nación pero está dentro de los límites territoriales de la provincia, el responsable del medio ambiente en estas tierras es la provincia. En función de ello, solicitó que intervenga el OPDS, que está facultado, expresó, a clausurar el aeropuerto.

3.2.38. Juan Vecchia, Asociación Casano Irpino

Seguidamente hizo uso de la palabra el Sr. **Juan Vecchia, Presidente de la Asociación Casano Irpino**, quien estableció su posición en favor del desarrollo del aeropuerto, expresando que representa una gran ventaja para El Palomar, que es la posibilidad de que El Palomar “despegue” y sea una gran ciudad, y recordó que El Palomar es “capital de las alas argentinas”. Pidió dejar de lado los enfrentamientos políticos, dejar de poner obstáculos y propuso trabajar en conjunto en pos de que El Palomar sea una ciudad grande, para que las futuras generaciones se sientan dignos de vivir en esta ciudad.

3.2.39. Gustavo Fernando Pippo, Sociedad de Fomento de El Palomar

Luego fue el turno del Sr. **Gustavo Fernando Pippo, de la Sociedad de Fomento de El Palomar**. Inició su exposición dando testimonio de su vida como vecino del Palomar, estrechamente asociada con la existencia del aeropuerto y los aviones lo cual, según expuso, no le trajo ninguna consecuencia física ni psicológica negativa. Se pronunció decididamente en favor del proyecto advirtiendo que lo hace sin banderas partidarias, sino por estar a favor del progreso que el proyecto implica para su ciudad. Cerró su alocución con su visión del crecimiento que el aeropuerto va a traer a la localidad, posicionándola a nivel regional.

3.2.40. Gerardo Rosica, Sociedad Italiana Haedo Norte

Seguidamente expuso el Sr. **Gerardo Rosica de la Sociedad Italiana Haedo Norte**, quien comenzó su discurso mencionando que es oriundo de El Palomar, que vive allí desde hace 50 años, que genera trabajo en la misma localidad ya que preside una empresa de turismo, un club y fue electo presidente de la Comisión de Festejos de El Palomar. Dio testimonio del impacto sonoro que producían los aviones que volaron históricamente en el aeropuerto, como el Hércules C-130, declarando que fue de los más ruidosos; el Boeing 707 de cuatro turbinas, el Fokker 28, que generaba vibraciones en su hogar cuando despegaba, contraponiéndose con el Boeing 737-800 que opera Flybondi y con el cual operarían las empresas que vendrán como Norwegian, que es un avión, recordó, seguro y de última tecnología. Asimismo, propuso realizar una comparación entre los nuevos y los antiguos aviones para calcular el impacto real. Mencionó que fue alumno del colegio Emaús y que cuando asistía a clases tenían que esperar que se fuera el avión para poder continuar. Por otro lado, señaló que hoy el Boeing 737-800 que opera pasa por la ventana de su dormitorio y no le genera mayor molestia. Por otro lado, sugirió informarse acerca de la ubicación de los aeropuertos en Milán, Estados Unidos, en Inglaterra y acerca de los Boeing 737. Para cerrar, recalcó que hoy una persona que nunca se pudo subir a un avión va a poder hacerlo.

3.2.41. Patricia Isabel Danna

A continuación hizo uso de la palabra la Sra. **Patricia Isabel Danna** quien comenzó su discurso manifestando que venía en representación de los vecinos de Hurlingham (es funcionaria de dicha municipalidad), que vive allí hace 59 años y que también convive desde entonces con el aeropuerto. Señaló que la activación del aeropuerto se realizó de forma clandestina, ilegal, arbitraria e inhumana y a escondidas de los vecinos. Asimismo dijo hacer propias las palabras de Zoraida Martín y de María Teresa Sabbatella, porque se violó la ley 26.691. Manifestó haber sido convocada por el secretario del Archivo Nacional de la Memoria, Sergio Kushevatzky, quien dijo no tener ningún expediente ni

ninguna nota derivada del Poder Ejecutivo respecto al aeropuerto. Por otro lado, aclaró que el Archivo Nacional depende de la Dirección de Protección de Sitios y es responsable de proteger estos sitios donde se ejerció terrorismo de Estado. Señaló que se ha cometido otro delito: la destrucción de la propiedad de bienes que están bajo la órbita del Estado, argumentando que el daño fue haber derribado el chalet donde se hacían los interrogatorios durante el terrorismo de Estado. También remarcó que Hurlingham no va a tener ningún beneficio más que la intoxicación, los ruidos y los daños a la salud. Por otro lado, manifestó su preocupación en relación a la falta de un expediente administrativo y la falta de autorización por parte de la provincia de Buenos Aires para la actividad. Remarcó su desconfianza de la ANAC, el ORSNA, el Ministerio y todos los involucrados y manifestó su preocupación por la afección que sufren los colegios, las familias y sobre la desvalorización de las propiedades. También hizo mención a la pista de El Palomar y su similitud con la de aeroparque, pero subrayó que la de Aeroparque no tiene zonas de vivienda permanentes en ninguna de las dos cabeceras, mientras que en El Palomar, argumentó, hay viviendas permanentes en las dos cabeceras, una a 150m del lado de Hurlingham. Para cerrar su discurso comentó que es inviable usar El Palomar, porque no hay forma de no generar daño.

3.2.42. Nélide Pietropaolo

Acto seguido tomó la palabra la Sra. **Nélide Pietropaolo**, quien manifestó haber nacido y vivido toda su vida en El Palomar y señaló que el proyecto es federal, ya que brinda la posibilidad de integrar áreas hoy marginales y descentralizar la concentración de vuelos que se da en Aeroparque. Resaltó también el desarrollo que se va a producir en la zona, la generación de fuentes de empleo y los beneficios de tener transportes a menor costo. Para finalizar, señaló que ésta es una oportunidad que no se debería dejar pasar y pidió a todos que se llegue a un acuerdo en relación a las diferencias planteadas.

3.2.43. Guillermo Jorge

Posteriormente hizo uso de la palabra el Sr. **Guillermo Jorge**, quien se presentó como investigador y docente de la Universidad Nacional de General Sarmiento e investigador independiente del CONICET, así como ex alumno de la ENET N° 1 de El Palomar, que está dentro de la base aérea, y como vecino. Comentó que junto a la doctora Virginia Gómez y el doctor Gustavo Cavane estudiaron técnicamente la evaluación de impacto ambiental, señalando que la misma plantea tres escenarios: uno histórico de 2001 para la determinación tanto de ruido como de contaminación; uno actual (2017) y uno futuro. Dijo que no está calculada la huella de ruido para la operación actual, y que lo mismo sucede para el cálculo de contaminantes. Por otro lado, señaló un error en la interpretación y en las unidades. Luego se refirió a una figura que muestra que si comparamos el escenario histórico con el actual, disminuye su impacto pero si comparamos el actual con el futuro, aumenta su impacto. Respecto a la población afectada por el ruido, expresó que se tiene el escenario histórico y el futuro, pero no el actual, y que su grupo de investigación relevó la situación actual y que la huella de ruido actual es de 65 decibles dentro de la 1ª Brigada Aérea, razón por la cual no habría nadie afectado. Manifestó que el tiempo de revisión por parte de las autoridades de control, el ANAC y el ORSNA fue corto y que seguramente por eso no pudieron constatar las fallas. Por otro lado, hizo hincapié en un cambio de protocolo, diciendo que en primera instancia se trabajó con la norma IRAM 4062, que es la que dice si son ruidos molestos o no, pero

después, en el informe de avance, cambian las tablas de datos, colocando valores donde el valor máximo medido es más grande que el promedio. Luego continuó diciendo que en el segundo informe de impacto ambiental sí se hace el cálculo del escenario actual versus el futuro y aumentan los contaminantes aéreos: en dióxido de carbono, 7.101%, en monóxido de carbono 448%; en hidrocarburos, alrededor de 500%; en óxido de nitrógeno, 10.600% y en material particulado, algo parecido.

3.2.44. Jorgelina Del Villar

A continuación hizo uso de la palabra la Sra. **Jorgelina Del Villar**, quien se presentó como una mamá del Colegio Emaús, y manifestó estar en representación de su hija de 12 años y de otros papás, expresando que ningún interés puede ser superior a los intereses de los chicos. Señaló que al colegio asisten 2.900 nenes de 2 a 18 años, que la carga horaria es alta y en ese sentido, que hay que tener en cuenta la cantidad de tiempo que están expuestos. Mostró una lámina donde se observa, dijo, que el colegio queda a unos 600m de la pista y otra foto donde se ve la cercanía de un avión sobrevolando la cancha de fútbol del colegio. Luego puso en el micrófono el audio de una alumna del colegio, que decía que cuando pasa un avión la maestra tiene que dejar de hablar, que el ruido ensordece y que ellos también tienen que dejar de hablar y parar sus actividades. Para finalizar su exposición comentó que los chicos expuestos a altos niveles de ruido no están en ambientes educacionales sanos, que el chico no sabe cuándo va a aparecer ese ruido, que éste lo violenta y le provoca un temblor. Dijo que el ruido es tan fuerte que provoca una vibración en los vidrios. Finalizó diciendo que hay un marco legal para proteger a los chicos, que necesitan que los jueces apliquen la normativa.

3.2.45. Vanina Carmesella Romano

Posteriormente tuvo la palabra la Sra. **Vanina Carmesella Romano**, quien alertó que el colegio Emaús está a 620 m de la cabeza de la pista y que el accidente de LAPA fue a 500 m. Luego señaló que hay que hablar de los derechos de los niños, que los chicos tienen derecho a estar estudiando en un lugar adecuado. Continuó diciendo que se está violando la ley 26.061, ya que la misma sanciona que cualquier política de estado que vaya en contra de lo que disponen los derechos de niños, niñas y adolescentes tiene que ser anulada. “Mi hija tiene 6 años y cada vez que pasa un avión me dice: Mamá, no me avisan que pasa. Se tapa los oídos y tiene que esperar durante 7 u 8 minutos que pase el avión.”, aseguró. Por otro lado, manifestó que ella es profesora de yoga, reside en Haedo y que cada vez que pasa un avión tiene que interrumpir su clase. Para finalizar agregó que “progreso” es vivir bien, con calidad de vida, y que eligieron el colegio Emaús por el ambiente y ahora los chicos no pueden estar afuera porque pasan los aviones cerca.

3.2.46. Mariela López, Asociación de Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación

Seguidamente expuso la Sra. **Mariela López** de la **Asociación de Técnicos y Empleados de Protección y Seguridad a la Aeronavegación**. Comenzó su exposición señalando las consecuencias que genera el incremento de tránsito aéreo desde El Palomar para la totalidad de las operaciones aéreas del área metropolitana. Dijo que el Palomar tiene en el año 2017 solamente cuatro movimientos, y que se encuentra comprendido dentro del área de aproximación de dos aeropuertos internacionales,

Aeroparque y San Fernando. Recordó que Aeroparque tiene casi 400 movimientos diarios y San Fernando, 113, por lo cual, alertó, las celdas de aproximación y trayectorias de despegue, según la pista que se utilice, se cruzan, generando consecuencias que deben ser consideradas cuando se habla de la seguridad en las operaciones aéreas. Por otro lado, remarcó que El Palomar está próximo a el aeródromo que tiene mayor densidad de tránsito en la República Argentina, el de Morón, y recordó su proximidad al aeródromo de Campo de Mayo. Asimismo señaló que El Palomar se encuentra dentro de la jurisdicción de la torre de control de Aeroparque, y que esto se traduce necesariamente en un incremento de carga de trabajo de su personal. Este tránsito confluye, dijo, como un embudo en el centro de control Terminal Baires de Ezeiza, que expresó que hace tiempo está colapsado. Señaló que se están registrando aproximadamente 48 movimientos por hora, con picos que llegan a 60 movimientos por hora, y que la autoridad aeronáutica recomendó que el máximo era de 38 movimientos. Aclaró que las soluciones tienen que ver con la incorporación de tecnología, pero también con cambios organizacionales. Continuó su exposición abordando el tema de las frecuencias aeronáuticas, asegurando que hasta ahora nada suple la comunicación aire-tierra, indispensable para la prestación del servicio de tránsito aéreo. Señaló que el problema es que gran parte de esas frecuencias no están disponibles, se registran interferencias y no tienen el alcance que se requiere para la cobertura total del espacio aéreo, comentando que ello complica las cosas. Por último pidió que se elabore un análisis de riesgo que no solamente comprenda al aeropuerto El Palomar, sino que dicho análisis registre la situación del CTR de Aeroparque y de la CC Ezeiza, concretamente el Terminal, de manera que se pueda garantizar un margen de seguridad aceptable, no solamente para El Palomar sino para todos los aeropuertos del área metropolitana.

3.2.47. Julio Angel Capuzzi

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Julio Angel Capuzzi**, quien comenzó su discurso comentando que nació frente a la Puerta 1 de la base, en Itacumbú y Nelson Page, hace más de 60 años, que ha conocido el desarrollo de la ciudad. Continuó diciendo que el aeropuerto comenzó a funcionar a principios del siglo pasado, y que desde entonces hubo movimiento aéreo constante. Recordó que los aviones que volaban allí, por ejemplo el 707, los Hércules, esos eran ruidosos y nadie, hasta hoy, se había preocupado por ello o por el medio ambiente o por la seguridad. Respecto del colegio Emaús, comentó que sus hijos y nietos concurren, que se creó alrededor de los años 50 y el aeropuerto ya existía, y aseguró que los aviones de aquella época eran más ruidosos. Por otro lado, agregó que hace ocho años hubo más de 125 o 130 vuelos comerciales diarios y nadie se ocupó por pedir que se haga un relevamiento de seguridad o un diagnóstico ambiental. Para concluir subrayó que el progreso que ha tenido El Palomar en estos últimos tiempos no lo tuvo en los últimos sesenta años y señaló la importancia de que haya un aeropuerto donde todos puedan comunicarse con el país.

3.2.48. Susana Berisso

Luego tomó la palabra la Sra. **Susana Berisso**, quien inició su exposición comentando que hacer más de cuarenta años que vive en El Palomar, que sus hijos fueron al colegio Emaús y que últimamente le llama la atención la preocupación de la gente joven que vino a vivir acá, que son los que tiene temor. Aclaró que quizás eso no les sucede a quienes ya viven en el barrio porque hace muchos años que conviven con los aviones cerca.

Expresó que el aeropuerto es avance, progreso y conectividad. También subrayó que la escuela industrial que está dentro de la base, que tiene centenares de niños, no parece tener el mismo temor que tienen otros afuera. Para finalizar, concluyó que celebra que el aeropuerto ahora tenga sus puertas abiertas, que eso ha incrementado la presencia de vecinos en el lugar y que las obras que se hicieron significan mucho para el barrio.

3.2.49. Aldo Elías, Cámara Argentina de Turismo

Seguidamente hizo uso de la palabra el Sr. **Aldo Elías, Presidente de la Cámara Argentina de Turismo**. Inició su discurso haciendo hincapié en el valor y el significado que tiene el desarrollo del aeropuerto El Palomar en términos de generación de empleo y en términos de desarrollo de todas las economías regionales. Continuó señalando que Argentina es un país inmensamente grande y que hoy es impensado imaginar que podamos conectar este país solamente con dos aeropuertos, como es el caso de Ezeiza y Aeroparque. Expresó que ya en 2011 se utilizó esta base militar para operar alrededor de 34 vuelos diarios y que no ha habido ningún inconveniente al respecto en términos de seguridad. Advirtió que no lo hay en Aeroparque tampoco, donde la densidad poblacional es más importante que la que tiene El Palomar a su alrededor. Señaló también la importancia de este aeropuerto en el desarrollo de esta comunidad y de todas las ciudades de la Argentina, ya que permitirá que muchas provincias pueda ser visitadas por turistas desde el exterior, así como se desarrollará el turismo interno. Por otro lado, indicó que como se estima que se generarán entre 50 y 150 puestos de trabajo con cada vuelo, el plan favorece el desarrollo de la economía del país y una mejora significativa en las condiciones de vida de todos los argentinos. Para concluir, señaló que ha escuchado al presidente de la Nación hablando de la importancia que el turismo va a tener para la economía del país, y que entiende que este tipo de acciones son las que permitirán avanzar en esa dirección hacia el desarrollo del país.

3.2.50. Pablo Chamatropulos, CODEC

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Pablo Chamatropulos**, representando al Centro de Orientación, Defensa y Educación al Consumidor o CODEC. Inició su presentación señalando que le ha tocado participar en distintas audiencias que se han desarrollado en los últimos dos años y que además de valorar este instrumento joven de la democracia, también pondera la sabia gestión en estas audiencias para que todos sean escuchados, para llamar la atención cuando corresponde y para permitir que se hagan en el marco de respeto que se necesita para convertirlas en un insumo para las autoridades decisoras. Explicó que CODEC es una organización sin fines de lucro que defiende a los consumidores, y que aquí representa a los usuarios y consumidores específicamente de líneas aéreas. Adelantó que se centraría en dos temas: uno, sobre si la nueva política de apertura de cielos, llamada así rápidamente, es conveniente para el usuario y es conveniente para el país y el otro, si el uso de El Palomar es indicado en sintonía con esa política aerocomercial. En primer lugar, destacó que la apertura de cielos es necesaria para el país, básicamente porque en la Argentina se vuela mucho menos que en el mundo, y que eso ya se ha dicho en esta audiencia. Dijo entonces que el hecho de que muchos expositores hayan usado estos mismos argumentos previamente no hacen más que afirmarlos: que la idea de la seguridad, del desarrollo aerocomercial, de la necesidad y sobre todo de la magnitud de nuestro territorio, han sido reafirmadas. Complementó expresando que le tocó concurrir en una audiencia previa sobre nuevas

rutas aéreas como representante de la ciudad de San Carlos de Bariloche, probablemente el emblema turístico nacional y que en ese momento acompañó la necesidad de nuevas rutas, poniendo como ejemplo el estancamiento que significó para San Carlos de Bariloche el haber sido una ciudad con tarifas caras. Resaltó entonces el valor promedio de la tarifa aérea en los últimos años en el contexto país, que calculó para San Carlos de Bariloche, en una tarifa de 3,50 pesos por kilómetro volado. Advirtió que la cifra fue obtenida el año pasado y que ahora habría que actualizarla por inflación, pero al compararla mostró que Bariloche tiene un valor alto, junto con Mendoza, Neuquén y Córdoba, mientras que ciudades que en los últimos diez años han tenido tarifas más convenientes, como Calafate, Salta, Iguazú y Ushuaia han crecido. Subrayó que ello demuestra lo importante que es la industria aerocomercial para los destinos turísticos. Agregó que en San Carlos de Bariloche, como en otros lugares turísticos, el eje del desarrollo económico es sin duda el turismo y que promoverlo con poca conectividad o tarifas caras, o a pocos jugadores aéreos, ha significado que la ciudad en diez años no crezca y se mantenga estable. Adicionalmente, mencionó la importancia de insistir en la gran extensión de nuestro país y el atraso que significa, especialmente en localidades alejadas, carecer de conectividad aérea. Ejemplificó para ello el caso del aeropuerto de Río Gallegos, a 2.500 km de la Ciudad de Buenos Aires y que tiene un vuelo diario. Mostró, por ejemplo, que el día 30 de enero de este año tuvo un solo vuelo diario de 150 pasajeros, para una ciudad con 150.000 habitantes, que está a 2.500 kilómetros y que en el invierno tiene muchas veces sus rutas cortadas. También se refirió a la cuestión de los accidentes viales. Advirtió que cuando uno habla de la navegación aerocomercial, la tiene que contraponer al desarrollo terrestre y que en la Argentina mueren alrededor de 7.200 argentinos en accidentes viales, de los cuales 5.000 suceden en las rutas de nuestro país. Mostrando la desagregación de los datos, indicó que el 2007 fue el año más seguro de la aviación civil con sólo un accidente cada 7,36 millones de partidas, demostrando que el índice de seguridad aeronáutico es infinitamente superior al del transporte terrestre. Luego desarrolló las razones por las que considera que es positivo, necesario y conveniente que se use el aeropuerto de El Palomar, citando entre ellas no solamente los argumentos técnicos de previos oradores sino también los de los propios vecinos de la zona, que con sentido común aportan sus propios argumentos respecto de que no es un desarrollo inseguro. Agregó que un dato no menor es cómo era El Palomar cuando fue fundado, que era un área descampada en la que había un contrato social, que todos suscribimos allí donde vivimos, que consiste en que si hay un cambio urbanístico cuando nosotros ya estamos viviendo podemos tener alguna inquietud, pero cuando nosotros nos instalamos en un lugar que ya tiene ese antecedente, es un dato que no se puede soslayar. Mostró los casos, en este sentido, del aeropuerto de San Pablo, del que despegan y aterrizan más de 400 vuelos diarios sin ningún tipo de complicación ni enojo de la ciudadanía, el de Lisboa, enclavado en la ciudad, el de Nueva York, que también integra prácticamente la urbanidad de esa ciudad de Estados Unidos. Para concluir, expresó que la antigua imagen del aeropuerto alejado de la ciudad, por lo que antiguamente se suponía la cuestión del riesgo, por la poca densidad de vuelos o por otras razones, hoy se ha pasado a un concepto distinto, y que hay un teórico, Kasarda, que afirma el surgimiento de lo que llama las *aerotrópolis*, ciudades que van a generarse alrededor de los aeropuertos, por comodidad, por conveniencia y por varios argumentos que aquí se han señalado. Se observa, dijo, que alrededor de un aeropuerto crecen con

mayor énfasis los núcleos urbanos. Finalmente, concluyó que la estadística nacional demuestra que durante las primeras tres horas de iniciada esta audiencia, por ejemplo, murieron dos personas en las rutas argentinas, comparando dicha cifra con la seguridad aerocomercial, en la que la última muerte fue hace 60 mil horas.

3.2.51. Alejandro Matozo Gemignani

Acto seguido tomó la palabra el Sr. **Alejandro Matozo Gemignani**, quien se presentó como vecino y ex alumno del colegio Emaús, manifestándose a favor del aeropuerto por razones históricas, ambientales, sociales y hasta institucionales. Indicó que no iba a agregar fundamentos a la defensa del aeropuerto, sino dejar dos sugerencias para ORSNA: la primera fue solicitar la integración de la estación de FFCC con el aeropuerto, para brindar más comodidad y seguridad a los pasajeros que van a abordar el aeropuerto y que si la estación de trenes se replantea, que deje espacio para realizar una rotonda en la salida del túnel, en dirección Este, que permita a los vehículos que transitan por ese túnel retomar hacia el aeropuerto y hacia la calle Benjamín Matienzo. La segunda sugerencia fue la instalación de un puente peatonal que comunique la avenida Rosetti, los andenes Norte y Sur del ferrocarril y la ruta nacional 201, vereda sur, para darle mayor seguridad. Solicitó también cámaras de seguridad, un centro de monitoreo, que se vuelvan a parquear las veredas de El Palomar y Haedo y que se mida el impacto sobre las especies que están en la reserva y se tomen las medidas necesarias para que disminuyan lo menos posible. Finalmente, el Sr. Matozo solicitó la instalación de terrazas verdes en instituciones linderas al aeropuerto, señalando que disminuyen la contaminación, el impacto sonoro y también sirven para ahorrar energía.

3.2.52. Gastón Pérez

Luego hizo uso de la palabra el Sr. **Gastón Pérez**, quien se presentó como funcionario de Morón pero aclaró que pidió hablar como vecino. Mencionó las ventajas en infraestructura que trae el aeropuerto (pavimentación, iluminación, cámaras de seguridad, domos, refugios para colectivos) e hizo especial hincapié, como técnico electromecánico y docente universitario, en la oportunidad que se presenta para quienes estudian Ingeniería aeronáutica, y que en el 90% de los casos trabajan fuera del país.

3.2.53. Verónica Pérez Vinaccia

Posteriormente tomó la palabra la Sra. **Verónica Pérez Vinaccia**, vecina de Ciudad Jardín y madre de desde dos hijos que fueron al colegio Emaús, quien resaltó el valor de haber observado familias tomando mate en los bancos de plaza del aeropuerto, esperando volar, y enfatizó ese signo de inclusión social que significan el aeropuerto y los vuelos de bajo costo para la población de menores recursos, ampliando el círculo social que es habitual usuario de este medio de transporte.

3.2.54. Daniela Ramos

Inmediatamente después tuvo lugar la exposición de la Sra. **Daniela Ramos**, quien habló en su condición de vecina de Tres de Febrero y Secretaria de Desarrollo Económico del Municipio. Resaltó el progreso económico y social que trae a la zona, en términos de empleo de calidad, empleo registrado, empleo para todos los niveles de calificaciones,

desde aquel que consigue un trabajo en un hangar o para limpieza hasta aquellos que desarrollan software y que pueden ofrecer servicios para compañías asociadas a la industria de la aeronavegación. Mencionó que ya el aeropuerto, con apenas tres vuelos diarios, está generando 80 puestos dentro del aeropuerto y una cantidad de actividades alrededor, y que cuando se termine la segunda etapa prevista, el potencial calculado es de 2.000/2.500 empleos. Contextualizó la cifra resaltando que pocas empresas en Tres de Febrero generan esa cantidad de empleos. Por otra parte, señaló que el aeropuerto va a generar la atracción de nuevas inversiones por ejemplo, de empresas que ante la posibilidad de viajar fácilmente de un lugar a otro puedan establecerse en Tres de Febrero, en Morón o en Hurlingham. También dijo que puede prever una revalorización inmobiliaria de la zona, que va a alentar la construcción y con ello más empleo, generando un círculo virtuoso. Para cerrar, terminó destacando la inclusión e igualación de oportunidades que significa el plan de desarrollo del aeropuerto.

3.2.55. Analía Zapulla

Luego tomó la palabra la Sra. **Analía Zapulla**, docente y concejal de Morón, quien habló de la importancia de proteger los intereses del municipio y señaló que, en ese sentido, el desarrollo del aeropuerto impacta positivamente en la localidad, enumerando las diferentes obras de inversión en infraestructura, luminarias, parquización, etc. que se vienen realizando. Mencionó también que desde el Concejo Deliberante de Morón ya se aprobaron las normas que permiten adaptar los sentidos de circulación de algunas calles para facilitar la accesibilidad al aeropuerto y generar un menor impacto en la zona y señaló que todos estos cambios mejoran la vida de muchos vecinos, que se sienten más seguros, que aumentan sus ventas o que consiguen trabajo. Es por eso, enfatizó, que apoya esta política de estado. Cerró su alocución apelando a que todos los dirigentes políticos dejen las mezquindades de lado y trabajen juntos para bien de la sociedad.

3.2.56. Carlos Enrique Boero

Seguidamente hizo uso de la palabra el Sr. **Carlos Enrique Boero**, vecino que vive a 7 cuadras del aeropuerto, quien se pronunció a favor del proyecto dados los beneficios que reporta en cuanto a la cercanía y el costo de sus viajes accesibles a buena parte de la población, sobre todo a los vecinos de bajos recursos. Además, resumió la historia del aeropuerto y de la actividad aérea allí desarrollada, destacando que, aún en los años de mayor actividad cuando volaban más de treinta aviones de transporte en forma permanente, incluidos LADE, los De Havilland, Douglas, Hércules, Fokker, Guaraní G2 a turbohélice y Boeing 707, nunca escuchó quejas de ruidos molestos ni problemas de interrupción de clase en colegios cercanos, incluso cuando su hijo e hijos de amigos y vecinos cursaron en el colegio Emaús. Finalizó su exposición señalando que, en cuanto a la contaminación ambiental que se argumenta, la percibe insignificante comparada con lo que produce el parque automotor, incrementado hoy en forma exponencial, verdadero problema por el cual no se evidencia preocupación alguna.

3.2.57. Orfilio Carrizo

Luego fue el turno del Sr. **Orfilio Carrizo**, vecino de la denominada Cuenca Céspedes, quien contó su testimonio de cómo la obra en la calle Derqui agravó el problema de las inundaciones, inclusive parte de las veredas de un colegio y del jardín de infantes de la zona. Destacó la labor de Lucas Ghi al respecto, pero señaló que no recibió más apoyo

de las autoridades para solucionar el problema. Respecto del ruido de los aviones, manifestó que en la calle en la que él vive, el Rodeo, se escucha muchísimo, tanto que asusta a los niños, y que él trabajó 5 años de noche y el ruido de los aviones, al no dejarlo dormir, le provocó daño psicológico. Para finalizar, exhibió fotografías del jardín de infantes citado y de los efectos de las inundaciones en las calles del barrio y pidió no abandonar a los vecinos por un negocio, recordando que ha circulado un petitorio presentado por el tema de las inundaciones.

3.2.58. Luis Alberto Clementino

Posteriormente tomó la palabra el Sr. **Luis Alberto Clementino**, quien se pronunció enfáticamente en favor del aeropuerto, por el progreso que va a traer para los hijos y los nietos de los vecinos actuales, pero pidió que se controlen bien los aviones y que las obras se hagan bien. También minimizó el impacto ambiental en comparación con el del parque automotor.

3.2.59. Jorge Croche

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Jorge Croche**, quien destacó el progreso que tuvo El Palomar en los últimos años y especialmente en materia de cloacas, en la actual gestión. También remarcó que el aeropuerto dignifica a Morón, que será muy beneficioso para la ciudad. Contó el caso de su hija, que pudo volar por primera vez siendo una trabajadora, que ello fue posible por el costo de \$900 y que estaba feliz de poder hacerlo. Reconoció, tomando ese caso, que se beneficiará a mucha gente que de otra manera no podrían viajar en avión.

3.2.60. Alfredo Amoroso

A dicha presentación siguió la del Sr. **Alfredo Amoroso**, quien relató su experiencia como vecino y ex alumno de los colegios Matienzo y Emaús, cuando veía volar los aviones Mentor, que eran los aviones de instrucción para pilotos y que volaban permanentemente como si fueran mosquitos todos los días durante dos horas, de lunes a viernes. Recordó que también convivió con los C-130, los Hércules, y que como vivía enfrente, sentía que era como tener “un elefante sobre la terraza”, y que sin embargo convivieron con eso naturalmente, porque ellos llegaron después que el aeropuerto ya funcionaba como base militar. Agregó que en el colegio el ruido se escuchaba pero no molestaba, porque lo tenían incorporado. Pidió entonces no inventar problemas y dar paso al desarrollo que implicará el aeropuerto para las generaciones que siguen. Relató cómo cuando se mudó al Palomar no había absolutamente nada y que gracias a la base aérea se convirtió en una gran ciudad que atraía cada vez más gente, negocios y desarrollo. Finalmente, planteó la pregunta de si el desarrollo militar no se hubiera interrumpido por falta de presupuesto y hoy tuvieran 150 aviones militares a reacción todos los días haciendo prueba. Se preguntó entonces si hubiera tenido lugar una audiencia pública y un debate como el actual. Cerró finalmente su alocución remarcando que cuando llegó a El Palomar no había nada, que hoy ve mucho hecho y que espera ver aún más.

3.2.61. Fabio Alcaraz, pastor del Ministerio Corona de Vida del barrio Carlos Gardel

Seguidamente tomó la palabra el Sr. **Fabio Alcaraz, pastor evangélico del Ministerio Corona de Vida del barrio Carlos Gardel**, quien manifestó que el proyecto del

aeropuerto es positivo para los jóvenes y para su futuro laboral, así como para el distrito. Por otro lado, resaltó el esfuerzo que cada uno tiene que aportar para que las generaciones venideras puedan progresar. Concluyó sus palabras bendiciendo a todos los presentes y sus familias.

3.2.62. Nidia Margarita Pintor

A continuación hizo uso de la palabra la Sra. **Nidia Margarita Pintor**. Comenzó su discurso comentando que es vecina de Morón, nacida y criada, y que ver las manifestaciones del progreso con gente trabajando en las calles del Palomar la conmueve. Por otro lado, señaló que al tener una hija viviendo en Rosario, va a poder utilizar el aeropuerto para verla más seguido, y en relación a eso también mencionó que el aeropuerto va a dar muchas posibilidades a los jóvenes y a las personas que necesitan trabajo. Para finalizar su discurso señaló que le gustaría que se dejara de lado la división de opiniones que detectaba en la audiencia y que se pueda entre todos lograr lo mejor para la sociedad.

3.2.63. Norberto Salvador Cobelo

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Norberto Salvador Cobelo**, quien hizo referencia a los RAAC 153 y 154 y a las referencias de la OACI (Anexo 14 y Doc. 9184) del Manual de planificación de aeropuertos, expresando que en el Anexo A.1, “Métodos de Evaluación de Riesgos de Seguridad de Operaciones para Aeródromos”, en la Tabla C1 está la clasificación según la gravedad: A. Catastrófica, B. Peligrosa, C. Importante y que en la Tabla C2, “Sistema de clasificación de Probabilidades” -esto en el Anexo 153- habla de 5. Frecuente, 4. Razonable y 3. Remota. También dijo que en el punto 9 se considera intolerables a la combinación de Catastrófica y Remota. Señaló que el recomendado Manual de Planificación de Aeropuertos de la OACI requiere estudios de contaminación de medio ambiente por ruido y además por riesgos a terceros, que han sido omitidos en la audiencia. Continuando con el tema seguridad de los vuelos low cost, señaló que Austral es un ejemplo de lo peligroso de estos vuelos con su récord de accidentes. Para finalizar, propuso la moción de llevar el aeropuerto a una zona despoblada de Pilar, proveyéndola de trenes especiales.

3.2.64. Gabriel David Orlando

Luego fue el turno del Sr. **Gabriel David Orlando**, quien se presentó en representación de sus compañeros taxistas de la parada que se creó en el aeropuerto, el 9 de febrero. Señaló que prestan servicio público en la entrada del mismo, atendiendo toda la demanda de los pasajeros que aterrizan en cada uno de los vuelos, así como también a la gente que es de la zona y también de los empleados que prestan servicio en el aeropuerto. Propuso para la mejora del servicio una modificación a la actual ubicación, iluminación y agentes de tránsito y transporte del municipio de Morón. Por otro lado señaló que la creación del aeropuerto generó puestos de trabajo para los taxistas del partido y tienen la expectativa que se amplíe la cantidad de trabajadores en la parada del aeropuerto. Para cerrar su discurso señaló su preocupación y malestar respecto a la presencia de los vehículos de la empresa Manuel Tienda León, ya que los mismos no se encuentran habilitados para prestar servicio y afectan decisivamente la recaudación diaria de los trabajadores y vecinos de El Palomar, ya que la totalidad de los trabajadores de taxis provienen de la zona.

3.2.65. Norberto Juan Mazzola

A continuación tomó la palabra el Sr. **Norberto Juan Mazzola**, quien se presentó como vecino damnificado y agregó que su participación no implica consentimiento alguno de esta audiencia pública, ya que la considera nula, ilegal y extemporánea. Por otro lado señaló que las obras y actividades aerocomerciales realizadas en la Base Aérea Militar de El Palomar fueron y siguen siendo clandestinas e ilegales, por violación a la Ley General de Ambiente 25.675 y de la Ley de Sitios de Memoria 26.691. Hizo hincapié en la falta de referencia a las enfermedades que ocasiona el JP1, combustible de avión a reacción; en la combustión incompleta del JP1 –dijo- se produce benceno, que trae desde trastornos de garganta hasta cáncer, o sea tumores líquidos, por ejemplo linfomas o leucemias, sobre todo la mieloblástica crónica. Señaló que ninguno mencionó este tema ni los manuales de ANAC. Por otro lado y para finalizar su discurso se refirió a la pista de 2.100 metros y afirmó que los Boeing 737-800 requieren una pista de 2.450 metros, con carga completa.

3.2.66. Natalia Jurado

Seguidamente tomó la palabra la Sra. **Natalia Jurado**, quien se presentó como una vecina de Palomar que quiere dar su opinión, y continuó señalando que festeja este acto de democracia, que esta audiencia los tiene que ayudar a sumar ideas y a mejorar. Para finalizar manifestó la tranquilidad que le generó haber escuchado al ministro, a la ANAC y a los diferentes operadores que están trabajando para que el aeropuerto funcione como debe ser. Por otro lado, señaló su alegría de ver a tantos vecinos y organizaciones barriales acompañando este progreso en El Palomar, concluyendo que hay que apostar al futuro y al crecimiento de la ciudad.

3.2.67. Nicolás Andrés Bellantonio

A dicha presentación siguió la del Sr. **Nicolás Andrés Bellantonio**, quien comenzó su discurso manifestando su preocupación por la falta de apego a la ley de todas las actividades que se desarrollaron en el aeropuerto, “es un aeropuerto trucho”, afirmó. Por otro lado señaló que ellos tenían un proyecto: que se constituyera el espacio para la memoria, que se hiciera un parque para los vecinos y se construyera un polo informático para el desarrollo de El Palomar. Además manifestó su preocupación respecto a la seguridad de los vecinos que viven o concurren a instituciones educativas cerca del aeropuerto. Sugirió que el aeropuerto se traslade a Campo de Mayo ya que el mismo tiene una pista de 4.500 metros. Por otro lado, manifestó su descontento respecto al funcionamiento de ANAC y los controles que ejerce sobre AA2000. Para cerrar dijo “me siento un mapuche del siglo XXI; vienen por nuestro confort y nuestra tierra”.

3.2.68. Eduardo Alberto Gallardo

Luego fue el turno del Sr. **Eduardo Alberto Gallardo**, quien manifestó su preocupación por la falta de crecimiento que hubo históricamente en El Palomar. Continuó “como integrante de la Cámara de Comercio, hemos vivido la instalación de comerciantes que pusieron todo lo que tenían y en tres o cuatro meses se tuvieron que ir”, señaló. Agregó que ahora ve que El Palomar está creciendo. Respecto al ruido, subrayó que desde el año 51 escucha pasar aviones, que sus hijos han vivido toda su escolaridad en el colegio

Emaús y nunca pasó nada con ese tema. Para terminar su discurso dijo “tenemos que apuntar a mejorar y tener un Palomar mejor”. Concluyó recordando a los presentes que todo progreso trae un impacto.

3.2.69. María del Carmen Famelli

Posteriormente tomó la palabra la Sra. **María del Carmen Famelli**, quien inició su discurso diciendo que se presenta como vecina, sin que su participación implique consentimiento alguno de esta audiencia pública, que considera nula, ilegal y extemporánea. Dejó constancia de que las obras y actividades aerocomerciales realizadas en la base aérea militar de El Palomar, siguen siendo clandestinas e ilegales por violación de la Ley General del Ambiente 25.675 y la ley 26.691, sobre sitios de memoria, por lo que dejó formulada la reserva del caso federal. Continuó manifestando que es innegable la inutilidad de la audiencia pública ya que esta base de despegue y aterrizaje de aviones ha sido autorizada por decreto. Por otro lado señaló su preocupación por la seguridad de los vecinos que habitan en las zonas aledañas a la base aérea y por la contaminación que se genera en los despegues y aterrizajes. Subrayó que estos terrenos fueron donados para un fin específico y ahora se le está dando utilidad comercial. Se preguntó si no se trata, entonces, de una ilegalidad darle otra utilidad. Para cerrar su discurso señaló que “progreso sería convertir los terrenos ocupados por la base aérea en una reserva natural o un espacio recreativo, siempre manteniendo el sitio de la memoria”.

3.2.70. Daniel Chinelato

Luego hizo uso de la palabra el Sr. **Daniel Chinelato**, quien se definió por estar opuesto inicialmente al proyecto, manifestando que trabajó en el armado del aeropuerto por necesidad, teniendo que sortear sus prejuicios respecto a la actividad. Continuó diciendo que viene a dar testimonio de lo que vivió como trabajador: subrayó el nivel de profesionalismo, tanto del equipo del municipio como del equipo del Ministerio de Transporte. Luego subrayó el respeto que se tiene por la gente y por los intereses de la gente: “nosotros teníamos deseos de hacer determinada cantidad de cosas y siempre había que hacer un compás de espera para preguntarle al colegio qué quería, qué opinaba, qué esperaba”, manifestó. Señaló que el equipo fue a los colegios y a partir de lo propuesto por ellos se instaló lo que solicitaban: reductores de velocidad, semáforos, indicadores de precaución. Para finalizar su discurso manifestó su aprobación respecto a que el aeropuerto esté activo.

3.2.71. Norberto Giglio

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Norberto Giglio**, quien inició su participación expresando estar asombrado por las expresiones ecologistas, las relacionadas con el tema de los derechos humanos y las quejas de los vecinos por otros impactos del plan. Explicó, para detallar los motivos de su asombro, que su familia está en Martín Coronado desde el año 24, que nació en el año 41 y sigue viviendo en Martín Coronado y que, cuando llegaron los sacerdotes bayoneses, desapareció de allí el monte de ombúes y también el camino de viejas moras y los eucaliptus que conducían a la Avenida Wernicke, que seguramente se habían plantado en la época de Pereyra Iraola y que arrancaban del Camino Real, que unía San Isidro con Morón y que ahora es la Avenida Márquez. Con respecto a la discusión sobre la memoria de los hechos acaecidos en el pasado en la base militar, dijo que con la informática y las redes puede decirse que desapareció la palabra

“olvido”, ya que hay hoy fácil acceso a la información. Agregó que, entonces, además de estar escrita en la memoria de los memoriosos, la memoria de los hechos ocurridos está también en Internet. Con respecto a los problemas planteados previamente sobre los chicos y los ruidos, dijo que se le ocurrió pensar que crecer siempre es doloroso, que siempre duele crecer, pero que hay que hacer algún esfuerzo por lograrlo. Señaló que viajó a Córdoba y reservó vuelo por Internet. Dijo que lo reservó el 20 de febrero para viajar el 16 y volver el 17 de marzo. Agregó que, como leía todas las cosas que pasaban, un día antes vino a preguntar al aeropuerto El Palomar qué pasaba, si salía o no. Y que le dijeron “No, usted tiene que salir de Aeroparque”. Comenta que preguntó: “¿Cómo de Aeroparque, si yo debía salir de El Palomar?” y le respondieron: “No, usted sale de Aeroparque y llega a Aeroparque”. Concluye informando que tuvo que tomar un remis de Martín Coronado a Aeroparque, que le cobró 520 pesos, mientras que de su casa a El Palomar le hubiera costado unos 100. Agregó que a la vuelta, preguntó por un rumor de que había una demora en días anteriores porque se había caído un motor. Y que no era cierto, que hubo una demora por algún problema técnico, pero que tal rumor no era falso. Comentó, adicionalmente, que hay que recordar que el aeropuerto estaba desde 1910, antes de que se instalaran los vecinos y las escuelas. Comparó la capital y el Gran Buenos Aires con sus más de 12 millones de habitantes y un único aeropuerto para vuelos de cabotaje, mientras que Londres, con 8 millones de habitantes, tiene 6 aeropuertos, y en la capital de Holanda, con 6 millones de personas, hay 4 aeropuertos. Finalizó su participación señalando que deseaba expresarse sobre los reclamos del impacto ambiental. Para ello, recordó que cuando llegó su familia, era una zona de tambos, de viveros, de carros, de calles de tierra y que ahora pasan por la zona camiones, colectivos, autos, motos, ambulancias. Enfatizó que eso es el crecimiento. Y concluyó que ir contra el crecimiento de la población es como querer tapan el sol.

3.2.72. Antonio Lastoria, La Montañola

Posteriormente tomó la palabra el Sr. **Antonio Lastoria**, de **La Montañola**, quien relató que muchos dicen tener miedo de viajar en avión, pero que él tomó el primer vuelo entre El Palomar y Neuquén y quedó, en sus palabras, encantado. Agregó que la tripulación se comportó de maravilla y comparó el vuelo con otros que ha realizado a Italia y a Canadá, concluyendo que la atención el vuelo estuvo a la par de éstos. Finalizó su exposición remarcando que se encontró con una señora en Neuquén que venía de Escobar y que le dijo que había llegado desde el aeropuerto El Palomar, porque era más conveniente que Aeroparque. Y finalizó señalando que, en efecto, es así, y que está maravillado de que así lo sea.

3.2.73. Santiago Spota

Luego hizo uso de la palabra el Sr. **Santiago Spota**, quien se presentó como vecino de la ciudad de Haedo, Partido de El Palomar y adelantó que está de acuerdo y a favor de la puesta en marcha del aeropuerto de El Palomar. Aclaró que es abogado pero se considera un “hombre de millas” y que opinaría a título personal como lo han hecho muchos otros. Recordó estadísticas urbanas, señalando que vivimos en la tercera ciudad más grande de América Latina, dado que la primera es la ciudad de México con 22 millones de habitantes y la segunda es San Pablo, con 21.800.000. Dijo que Buenos Aires tiene hoy unos 15.800.000 habitantes. Acerca de la pista, expresó que según Wikipedia, tiene 3.110 metros de largo, es decir unos 10 metros más que la de Aeroparque. Aclaró

que Aeroparque tiene más vuelos que Ezeiza. Otro dato a nivel internacional que agregó fue el aeropuerto internacional Arturo Benítez de Santiago de Chile, más conocido como Pudahuel, tiene una capacidad operativa de 20 millones de pasajeros y que quieren llevarlo en 2020 a casi el doble. Señaló que la aerolínea Sky, que –dijo- tiene intenciones de volar a esta ciudad, transportó en 15 años 25 millones de pasajeros y que pretende duplicar esa cifra de acá a 10 años, o sea pasar a 50 millones de pasajeros. Agregó que espera ansiosamente que eso ocurra, dado que actualmente tarda dos horas en ir a Santiago y tres horas en llegar al aeropuerto de Ezeiza, o bien otras dos horas en ir a Aeroparque. Enfatizó que el crecimiento proyectado de pasajeros en América Latina va a llevar a que generemos más aeropuertos capaces de recibirlos. En referencia a las pistas, señaló que según entiende, este aeropuerto es un aeropuerto de categoría 4C según la OACI, seguro para operar con aeronaves de mediano y bajo porte como ejemplo un Boeing 737-8, más conocido como Boeing 737 Max, es decir, dijo, aeronaves de 170 pasajeros. Concluyó recordando que la ciudad de Panamá tiene dos aeropuertos, y que uno de ellos, Tocumén, tiene una capacidad de por lo menos 13 millones de personas. Adicionalmente, recordó que la ciudad de Londres, con sus 9 millones de personas, tiene 6 aeropuertos, entre los cuales está el aeropuerto de Londres Centro, con una de 1.500 metros.

3.2.74. Víctor Calvimonte

Luego hizo uso de la palabra el Sr. **Víctor Calvimonte**, quien expresó al comienzo que a medida que fueron pasando los expositores y los técnicos se fueron evacuando dudas de parte de la gente común como él, que con sus 43 años, criado en El Palomar, ha vivido muchos años a una cuadra de la base de El Palomar. Recordó que la primera brigada aérea estuvo antes de las demás construcciones y que muchas veces la utilizaron a la Fuerza Aérea para evitar que se construyeran edificios, para que sea una zona baja, que a todo el mundo le gusta vivir en zonas como es la ciudad de El Palomar. Insistió en que el lema de El Palomar, cuando se creó la ciudad, se decidió hacer un escudo, con el lema que dice "*Ciudad de El Palomar, Cuna de las alas argentinas*". Remarcó que las calles de El Palomar tienen nombres de aviadores y militares. Ciudad Jardín, complementó, tiene en su mayoría nombres de flores y de aviadores. Todo eso, señaló, marca una ciudad reconocida por la aviación. Evocó recuerdos del desfile cada 10 de agosto, día de la Fuerza Aérea Argentina, señalando que la última vez que se hizo fueron cerca de un millón de personas a ver el espectáculo aéreo que, advirtió, era mucho más peligroso que el sobrevuelo de una aerolínea civil. Recordó que sobre el Colegio Emaús se veían pasar los Hércules, con el doble de ruido y el doble de porte de los aviones comerciales y que también tuvieron épocas en que los sobrevolaban los Pucará con bombas. Agregó que nunca escuchó que alguien levantara la voz por ese riesgo o pidiera hacer una audiencia como la actual. Comentó que entiende que haya intereses contrapuestos en juego, como el de los ambientalistas. Admitió que a él también le gusta vivir rodeado de espacios verdes. También mencionó que hay zonas que, como se dijo antes, pertenecen al pasado oscuro de la Argentina, que habría que cuidar. Pero enfatizó el valor de que entre todos, cediendo un poco cada uno, se logre avanzar. Finalmente, insistió en recordar el escudo de la ciudad de El Palomar, que tiene las alas y la Virgen de Loreto, patrona de la aviación.

3.2.75. Andrea Burucua

A continuación hizo uso de la palabra la Sra. **Andrea Burucua**, quien se presentó como vecina de Morón y en representación de **Fundación Ecosur**, una organización que trabaja en la búsqueda del saneamiento del Río Reconquista. El Río Reconquista, dijo, es el segundo río más contaminado del país junto con el Matanza-Riachuelo y atraviesa 18 municipios, entre ellos, Morón. Expresó no haber hallado casi referencia al Río Reconquista en los informes ambientales disponibles en el juzgado. Señaló que el predio de la base militar de El Palomar es atravesado, según lo definió, por dos zanjones, el Céspedes y el Corvalán y a su vez linda con al arroyo Reconquista. Recordó que estos tres cursos de agua integran la cuenca media del Reconquista y que en dos ocasiones la provincia de Buenos Aires se endeudó para sanear este río. Llamó la atención sobre el hecho de que se programe una actividad de las más contaminantes que puede llevar adelante el hombre –según dijo-, como es la actividad aeronáutica y aeroportuaria, en este marco. Resaltó que si bien el más notorio de sus impactos es el ruido, los aeropuertos generan una gran cantidad de residuos peligrosos, de efluentes líquidos relacionados con los hidrocarburos y también de efluentes cloacales, que no sólo surgen del funcionamiento de la terminal o de la instalación aeroportuaria, sino también de lo que se conoce en la jerga de los aviones como “aguas azules”. Manifestó su preocupación por no haber hallado en los informes la forma en que se van a gestionar estos residuos, su potencial impacto en los cuerpos de agua cercanos y en las napas freáticas del predio de El Palomar. Recordó que la cuenca del Río Reconquista, como toda otra cuenca, de acuerdo a la ley 25.688 de aguas de la Nación, debe ser gestionada de manera integral. Señaló que, por ende, es importante que todas las jurisdicciones que tienen relación con el río trabajen de manera conjunta en el tema. Recordó que para eso, en la provincia de Buenos Aires se dictó la ley 12.653 y se creó el Comité de Cuenca del Río Reconquista o Comirec, que es encargado de gestionar el saneamiento de la cuenca y de coordinar las actividades de los distintos municipios de la cuenca. Planteó que el Comirec ha estado ausente en este debate y que ello es una ausencia clave debido a que, dijo, cuando se está por decidir instalar un aeropuerto de gran magnitud, de gran impacto ambiental, debería necesariamente haberse consultado con el Comirec. Luego advirtió que la ausencia de la provincia de Buenos Aires en este tema, y planteó que la provincia debería decir en la audiencia si está o no está de acuerdo con la instalación de un aeropuerto, y dijo que hasta ahora no ha dicho nada ni le han pedido ningún tipo de autorización ni opinión. Enfatizó que de ser así, el proyecto sería inconstitucional, recordando que el derecho a un ambiente sano no solamente está incluido en el artículo 41 de la Constitución Nacional sino también en el artículo 28 de la Constitución provincial. Luego remarcó que no hay contradicción entre progreso y protección ambiental, que no hay progreso ni desarrollo posible con contaminación, con ruidos, con un tráfico que no deja llegar a casa y sin espacios verdes. Para concluir, valoró las audiencias públicas y los procesos de evaluación de impacto ambiental como herramientas de gestión para que los estados puedan tomar decisiones sostenibles social y ambientalmente. Opinó, además, que estas audiencias no son algo que agradecer, sino una obligación de escuchar por parte del Estado y un derecho de todos participar en ellas.

3.2.76. Rolando Moreto

Posteriormente tomó la palabra el Sr. **Rolando Moreto**, quien tras presentarse como vecino de Palomar recuerda haber convivido con las turbinas a las 5 de la mañana, a las 2 de la mañana y explica que en esa época los aviones que había en la base aérea de El

Palomar entre otros eran los Hércules C130, los Boeing 707, los Fokker 727 y los Fokker 728 de origen holandés y hasta el avión presidencial, el Tango 01, aviones de gran porte y que generan mucha mayor contaminación auditiva que los 737 que serían los que opera la empresa Flybondi. Luego pasó a resaltar lo importante de esta audiencia, haciendo una diferencia entre los vecinos que realmente están preocupados por el medio ambiente y por la seguridad de los ciudadanos, de aquellos que en realidad vienen por oportunismo político, a quienes endilgó no haberse quejado por ejemplo en el 2010, cuando hubo “infinitudes” de vuelos. Recordó que en aquella oportunidad las empresas que volaron fueron Pluna, Andes, Buquebús, Sol y LADE, entre otras. Destacó que la inversión de 1.600 millones de pesos que conlleva la instalación del aeropuerto con fines civiles genera un progreso que ya puede verse en la avenida Marconi, en las calles Madariaga, Perdriel e Illia o en la ruta 201. Luego agregó que como abogado, detectó que existe un expediente en este tema que tramita en el Juzgado Federal 2 de San Martín, cuya titular es la doctora Forns, y que fue ella quien en enero decidió parar las actividades mediante una medida cautelar. Señaló que, entonces, en este debate existe un poder independiente al interés de las partes que está juzgando la situación. Recordó, en ese sentido, que luego de suspender las actividades aeronáuticas comerciales, en febrero la justicia las habilitó parcialmente hasta que fueran realizadas una nueva evaluación del impacto así como la medición in situ de ruidos con un monitoreo permanente. Resaltó que en el año '98 hubo 5.300 vuelos y en el año 2010 4.700 vuelos, cuando en la finalización de este plan se estipulan 338 vuelos mensuales. Finalizó recordando que en 1874, Nicolás Avellaneda fue a inaugurar el tren a Tucumán, su ciudad natal y había una reunión con insultos, y que, entre ellos, uno de los insultados fue Sarmiento. Inclusive, narró, llegaron a hacer descarrilar el tren. Concluyó leyendo parte del discurso del Presidente Avellaneda en aquella oportunidad: “Se dice que el Tucumán poético desaparecerá en breve, porque el humo de la locomotora espesa la atmósfera y empaña los cielos. Yo creo en un país doblemente hermoso, cuando a los maravillosos aspectos de la naturaleza se agregan las creaciones del hombre”. Sintetizó su posición, finalmente, expresando su apoyo a la instalación del aeropuerto, respetando el derecho de los ciudadanos a la seguridad y al medio ambiente.

3.2.77. María Adriana Martínez

Acto seguido se le dio la palabra a la Sra. **María Adriana Martínez**, quien lamentó que en la mayoría de las exposiciones haya primado lo económico y que cuando alguien reclamaba la protección del ambiente o por los problemas de los chicos, tenía la triste sensación de que se han generado dos bandos: a favor o en contra el aeropuerto, a favor o en contra del progreso. Expresó luego que no quiere un progreso que beneficia a unos pocos y perjudica a muchos, un progreso que ignora a los chicos de las escuelas que les molesta el ruido. También dijo que los ambientes naturales no van a ser recuperados y que se está violando una ley ambiental, afirmando que el Estado tiene que protegerla y se ve en la situación de venir a pelear con el Estado para proteger el ambiente. Luego hizo un llamado a la Gobernadora de la Provincia de Buenos Aires, María Eugenia Vidal, para que tenga en cuenta el cumplimiento de la ley, afirmando que está en sus manos la protección del patrimonio de flora y fauna nativas. Mencionó que mundo está cambiando y por eso surgen más reclamos. Citó, finalmente, que en la ciudad de México hay un aeropuerto que se está trasladando para generar un espacio verde.

3.2.78. Nancy Germán, Club Atlético El Palomar

Seguidamente tuvo la palabra la Sra. **Nancy Germán del Club Atlético El Palomar** y vecina de El Palomar desde hace 40 años, empezó recordando que es un club que cumplió 92 años, la entidad deportiva más antigua de la ciudad y que su primera sede estuvo justamente frente a la base aérea. Dijo entender la preocupación de algunos vecinos por el ruido y la contaminación que pueda generar el funcionamiento del aeropuerto, pero recordó que primero estuvo la base y luego vinieron las casas, las escuelas, la urbanización. Planteó que la tecnología actual de la aviación tiene menor impacto ambiental, comparando con el mismo aeropuerto funcionando en otras épocas con Líneas Aéreas del Estado. Recordó que su papá trabajaba allí y que la frecuencia diaria de vuelos era muy importante y con fines tan diversos como llevar medicamentos a varios puntos del país e incluso transportar el primer automóvil que llegó a las Islas Malvinas, del que señaló que llegó en avión a las islas desde El Palomar. Valoró los beneficios del proyecto integral del aeropuerto, por las fuentes de trabajo y la prosperidad para la actividad comercial. Solicitó que se apliquen todos los controles necesarios para cumplir con las normas de seguridad pertinentes. Luego recordó a los presentes que el progreso implica promover cambios que, a veces, como individuos, cuesta aceptar. Invitó a promover los cambios y a colaborar para su éxito. Concluyó con su acuerdo con el desarrollo del aeropuerto y finalizó citando a Ortega y Gasset, quien escribió que sólo cabe progresar cuando se piensa en grande, y sólo es posible avanzar cuando se mira lejos.

3.2.79. Ricardo Frascaroli

A continuación hizo uso de la palabra el Sr. **Ricardo Frascaroli**, quien relató la historia de los primeros pobladores del Palomar y cómo el distrito creció y fue parte de la historia nacional cuando en el año 1982 los Hércules traían los cuerpos de los soldados muertos en las Malvinas. Luego señaló que hoy El Palomar tiene la oportunidad de ser una nueva cuna del federalismo apoyando el proyecto del aeropuerto, que es un proyecto –dijo- que le va dar posibilidades a las siguientes generaciones y va a conectar toda la República Argentina. Y cerró pidiendo dejar de lado las diferencias y entre todos hacer una Argentina más grande.

3.2.80. Sofía Quintana

Luego hizo uso de la palabra la Sra. **Sofía Quintana**, que se presentó como parte de un colectivo de activistas ambientalistas que realizaron, junto a dos técnicos del Conicet, un relevamiento de la Isla Verde, donde constataron –según dijo- muchísima presencia de fauna y flora. Destacó del informe la existencia de un bosque de talar único - último bosque de talar en el tercer cordón de Buenos Aires- así como también un pastizal pampeano, zona que funciona como esponja para la prevención de las inundaciones. Recordó la Ley General del Ambiente 25.675 donde dice: “promover el mejoramiento de la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras, en forma prioritaria; promover el uso racional y sustentable de los recursos naturales; mantener el equilibrio y dinámica de los sistemas ecológicos; asegurar la conservación de la diversidad biológica, y que los problemas ambientales se atenderán en forma prioritaria, intentando prevenir los efectos negativos que sobre el ambiente se puedan producir”. A continuación remarcó que en El Palomar se hicieron todos los estudios fuera de término, saltándose dicha ley. Recordó

también que la OMS determina que las personas necesitan 10 metros cuadrados de espacio verde público y, la ONU, 16 metros cuadrados por persona. Dijo que en el partido de Morón hay 1,5 metros cuadrados por persona de espacio verde, casi 10 veces menos. Añadió que ya se está al 10% de lo requerido para poder tener la generación de oxígeno necesaria para vivir en un ambiente mínimamente sano, con lo cual ya se está en falta. Comentó que si esas 200 hectáreas de espacio verde se transformasen en el área logística que quiere Aeropuertos, se estaría reduciendo aún más el 10 % del espacio verde público que según la OMS y la ONU son necesarios para vivir. Y finalizó cuestionando a qué se refieren los que hablan de progreso, señalando que el hecho de que ya exista el aeropuerto no es razón para que siga operando, y que no se va a resignar a respirar aire envenenado. Y cuestionó si los 321 mil habitantes del municipio de Morón se tienen que sacrificar en pos del “negocio de unos pocos” –dijo- o del beneficio de algunos cientos o miles que vayan a viajar a bajo costo, preguntando si se trataba de una cuestión de dinero o una cuestión de vida.

3.2.81. Mónica Rodríguez

Posteriormente tomó la palabra la Sra. **Mónica Rodríguez**, quien se presentó comarquitecta y resaltó la falta de proyecto urbanístico con respecto al aeropuerto y la falta de estudios preliminares, que no se hicieron nunca en la base. Señaló que la utilización transitoria del aeropuerto en 2010 durante las reformas de aeroparque no es equivalente a una operación en forma permanente, como se planea hacer. Finalizó diciendo que no se opone al progreso, pero que no le parecía que este fuera el camino para la conectividad de la Argentina, que si bien es cierto que se necesita, también la conectividad puede darse a través de los trenes u otros medios.

3.2.82. Fernando Romay

La siguiente exposición estuvo a cargo del Sr. **Fernando Romay**, quien se presentó como desarrollador inmobiliario de la zona oeste y transmitió el significado de la concreción de un proyecto de esta envergadura para el sector de la construcción. Comentó que el grupo al que pertenece está en una etapa de lanzamiento de uno de los proyectos más grandes de la industria de la construcción en la zona oeste del GBA que prevé, entre otros usos, la instalación de un hotel y un centro de convenciones, que es un uso necesario pero inexistente en la zona oeste. Ese centro de convenciones se nutriría, en principio, del turismo receptivo que se podría generar a través de la conectividad que tenga el aeropuerto de El Palomar funcionando y podría traer parte de la demanda de eventos y exposiciones, sobre todo de eventos que se realizan en el interior del país en forma rotativa, y generar toda una actividad económica adicional y una actividad que hoy por hoy no se está desarrollando en la zona oeste. Remarcó otro aspecto positivo que representaría para el hotel la demanda de las noches hoteleras que podrían generar las tripulaciones, el personal de tierra de las aerolíneas y los técnicos enviados por las distintas empresas proveedoras de servicios aeronáuticos, además del servicio a pasajeros del interior que ganarían horas de viaje alojándose en las inmediaciones del aeropuerto. Cerró su presentación poniendo de manifiesto que hay muchos proyectos e inversiones esperando el inicio de la operación aerocomercial del aeropuerto de El Palomar en forma definitiva y la generación de puestos de trabajo, la inversión y la actividad económica que eso puede representar, específicamente para el Gran Buenos Aires, zona oeste, área de influencia del proyecto.

3.2.83. Diego Manuel Eiras

Luego tuvo la palabra el Sr. **Diego Manuel Eiras**, quien inició su alocución mencionando su molestia porque los funcionarios que hablaron al principio tuvieron demasiado tiempo de exposición y no se quedaron a escuchar al resto. Luego pasó a señalar que la cuestión de fondo, porque lo dice la ley, es el estudio de impacto ambiental y proyectó el video de isla verde, remarcando que nunca se le prestó atención desde la política a ese proyecto. Cuestionó los informes de impacto ambiental que habían presentado previamente en la audiencia Faisan, la Universidad General Sarmiento y Emaús, y pidió un estudio que determine si se puede hacer o no el aeropuerto, aclarando que en su opinión personal no se debe desmontar 200 hectáreas de la Isla verde para armar una parte más del aeropuerto y una parte más de la autopista.

3.2.84. Melina Tassara

A continuación tuvo lugar la exposición de la Srta. **Melina Tassara**, quien primero celebró el desarrollo de esta audiencia, señalando que es importante que los vecinos se reúnan a decidir qué quieren para su barrio, para la localidad. Dijo que es lamentable que no se haya realizado antes de empezar las obras. Luego señaló que en esta audiencia se habló de falta de respeto muchas veces y que considera que fue una falta de respeto también inaugurar un nuevo destino de un vuelo de Flybondi en un aeropuerto que está cuestionado, en el mismo momento que se está desarrollando esta audiencia, cuando debería haber sido una instancia previa a la construcción de las obras. Inmediatamente se presentó como vecina de El Palomar, estudiante de Ciencias Ambientales de la Facultad de Agronomía de la UBA y parte de la organización Isla Verde, un colectivo ambientalista que desde 2014 busca la declaración de reserva natural de estos espacios. Remarcó que dijo “la declaración” porque considera que ya es una reserva natural. Recordó el relevamiento que hicieron biólogos del Conicet premiados por la Unesco, Kalesnik y Sirolli, que determinaron que estos terrenos presentan una elevada heterogeneidad ambiental, con altos valores de conservación. Describió que se trata de una diversidad de ambientes típicos de la región pampeana, como son los últimos relictos de pastizales de cortaderas pampeanos. Señaló que hoy se habló mucho de las aves, y que esas aves anidan en esos pastizales. Destacó que hay también un bosque de ribera al costado del Arroyo Corvalán, donde hay especies de tala de 100 años, donde hay otras especies arbustivas nativas, como la anacahuita, el ombú, y fauna asociada. Agregó que su organización ha relevado la zona, aumentando la lista de especies relevadas por Sirolli y Kalesnik y encontró que hay más de 40 especies de aves que habitan en estos terrenos y que hay reptiles, mamíferos, arácnidos, en fin, un ecosistema forestal natural nativo que cumple importantes funciones ecológicas y servicios ambientales, que tienen que ver con la regulación hídrica, es decir que protegen de que el barrio se inunde. Dijo que cuando hablaron del proyecto del aeropuerto y del proyecto de autopista del Arroyo Morón, nadie hizo mención de qué iba a pasar con toda el agua que se absorbe ahora ahí y que dejaría de absorberse. Luego se refirió a la conservación de la biodiversidad. Enfatizó que defender la biodiversidad del barrio es defender la identidad cultural también, porque es parte de la cultura. Mencionó que hay personas que van a disfrutar el corredor verde los fines de semana, a pasar el día, a correr a la noche porque está más fresco. Resaltó que hay dos grados menos de temperatura en verano cuando uno baja del tren San Martín en El Palomar y se siente el aire fresco, porque está esa vegetación. Recordó que esa

vegetación amortigua los ruidos y permite la fijación de gases de efecto invernadero, señalando que ante la incertidumbre del cambio climático, no se sabe qué va a pasar con las lluvias, con los granizos, con los tornados, “que ya vivimos en Morón” dijo, estos paisajes son de importancia para conservar. Luego planteó que se aplique la ley nacional 26.331 y la provincial 14.888 de presupuestos para la protección de bosques nativos, que se hagan estudios para caracterizar a estos bosques y qué nivel de conservación presentarían bajo dicha ley, adelantando que para su agrupación deberían recibir la categoría 2, que representa una protección de color amarillo según la ley. Agregó que este lugar tiene un potencial cultural, social, educativo y vital muy grande para la comunidad. Pidió a la justicia que mantenga el límite de 3 vuelos diarios, dado que dijo se desconoce el impacto cuando haya por ejemplo 300 vuelos a la semana. Finalizó su presentación insistiendo en que esta audiencia pública debería haberse realizado antes, según dice la ley.

3.2.85. Roberto Martín Flores

Luego expuso el Sr. **Roberto Martín Flores**, quien inició su presentación preguntándose sobre el significado del progreso. Dijo que vive a pocas cuadras de la pista “donde se quiere imponer este aeropuerto”, que siempre vivió allí y mientras crecía vio cómo el progreso se fue fagocitando los espacios naturales que daban alegría a los barrios. Señaló que en Morón hay plazas muy separadas, hay una rotonda, lenguas de tierra donde algunas madres van a hamacar a los hijos muchas veces incluso tomando colectivos para hacerlo. Definió el distrito de este modo: “En Morón hay cemento, cemento, cemento...”. Valoró en ese sentido que “la reserva” tenga 200 hectáreas, equivalentes a 200 plazas. Dijo además que en Morón faltan calles arboladas, falta el desarrollo de un urbanismo verdaderamente vinculado a la ley ambiental. Apuntó que se necesita una gestión urbana que proteja y respete el medio ambiente, con más espacios verdes para disfrutar el barrio, la ciudad, que permitan la recreación, el ocio, el esparcimiento, el aire libre. Mencionó como antecedente la reserva natural de Morón, que está junto a la base aérea y que, dijo, hoy representa un pulmón superlativo de aire, de oxígeno, de belleza, para la flora, para la fauna, para la gente, porque también es un espacio que reúne a miles de vecinos que asisten a espectáculos y eventos de arte y cultura cada fin de semana. Concluyó citando al filósofo alemán Arthur Schopenhauer, que dijo: “Hay momentos en la historia en que el progreso es reaccionario y la reacción es progresista”.

3.2.86. Ana Edith Jara

Seguidamente tuvo la palabra **Ana Edith Jara**, quien se presentó como profesora de geografía interesada en los problemas ambientales. Dijo que, para no redundar sobre todo lo escuchado antes, prefería leer un texto acerca de la complejidad ambiental y la preservación del ambiente. Expresó que la degradación ambiental y el riesgo del colapso ecológico son signos elocuentes de la crisis del mundo globalizado y que la sustentabilidad es el significante de la falla fundamental en la historia de la Humanidad, crisis de la civilización, que alcanza su momento culminante en la modernidad. Se mostró sorprendida de que para justificar alguna concepción del ambiente, en vez de estar situados en América, se repita lo que dicen intelectuales europeos. Agregó que en este mundo complejo se amalgaman naturaleza, tecnología y textualidad, sobreviven y se resignifican reflexiones filosóficas e identidades culturales en el torbellino de la

cibernética, la comunicación electrónica y la biotecnología y que la sustentabilidad, entonces, es el tiempo de la hibridación del mundo, la tecnologización de la vida y la economización de la naturaleza. Enumeró como elementos claves actuales el mestizaje de culturas, de desalojos de saberes, de dispersión de subjetividades, donde se está desconstruyendo y reconstruyendo el mundo, donde se están resignificando culturas y sentidos existenciales, a contracorriente del proyecto unitario y homogeneizante de la modernidad y destacó que la mirada de la complejidad ambiental resignifica las concepciones del progreso, del desarrollo y el crecimiento sin límite para configurar una nueva nacionalidad social. Y que ésta se refleja en el campo de la producción y del conocimiento. Luego se refirió específicamente al análisis de lo que ocurre con el riesgo aviario en la aeronavegación. Dijo que al construir un aeropuerto e iniciar su actividad, las condiciones ambientales sufren una transformación radical. Comentó que las necesidades del tráfico aéreo no se realizan en un lugar aislado del ambiente sino que conviven con las aves que habitan la zona, suponiendo un riesgo para la seguridad del vuelo, ya que las aves suelen impactar contra los aviones o son absorbidas por sus motores. Recordó que la presencia de la fauna en los aeródromos representa un riesgo muy alto para las operaciones aéreas. Advirtió que cualquier ave o animal, por pequeño que sea, puede provocar graves daños en el avión, y que cuanto mayor sea su tamaño, más grave será el daño. Señaló que las probabilidades de que esto ocurra serán mayores cuanto mayores sea el número de aves o animales de la misma especie y que las aves que vuelan a gran altitud constituyen de todos modos una gran amenaza, dado que su punto de llegada o de partida puede estar situado cerca del aeródromo. Por lo tanto, explicó, las aves que representan un grave peligro para las aeronaves son las de gran tamaño y las que vuelan en bandada, y las que reúnen ambas características resultan una amenaza mayor. Informó que se sabe que las grandes superficies pavimentadas facilitan la existencia de corrientes de aire ascendentes que favorecen la presencia de algunos tipos de aves, como lo son las zancudas y otras aves de gran tamaño, que suelen formar bandadas que aprovechan estas corrientes para desplazarse, constituyendo un grave peligro para la aeronavegación. Concluyó su presentación resaltando que la problemática ambiental del riesgo aviario existe. Para finalizar, señaló que lo que tenemos que hacer es repensarnos como sociedad, como un todo, resignificando el concepto de ambiente.

3.2.87. Edgardo Luis Sergio Carranza

Posteriormente expuso **Edgardo Luis Sergio Carranza**, quien se presentó por la Asociación Civil de Defensa del Pasajero y Usuario del Transporte, ADEPAUT. Advirtió que durante algunos discursos gritó mucho porque quería que el ministro, el presidente del ORSNA y Pamela Suárez se queden, porque –señaló- están poniendo en peligro al Presidente de la Nación. Agregó que la JIAAC no dijo que el 68 por ciento de los accidentes aéreos ocurren en el despegue o en el aterrizaje, ni que un Hércules, como tiene hélice, maniobra mucho mejor en espacios cortos y que un Boeing, si se va de pista en el momento del aterrizaje, se va a ir encima de las casas de la gente. Recordó el accidente de LAPA en Aeroparque, y su contexto, admitiendo que en ese caso hubo error del piloto. Señaló que ha hecho un posgrado en lo que se denomina “gestión de riesgos” y rechazó los dichos del ministro acerca de que El Palomar es perfectamente seguro, argumentando que el Comandante de Regiones Aéreas, frente a la Cámara de Diputados, dijo que la seguridad en la aviación no existe. Señaló que existen niveles de seguridad,

pero que nunca se cubre completamente la posibilidad del accidente por medios humanos o problemas técnicos. Recordó que pasó su niñez en El Palomar y que concurrió a la base aérea donde, como servicio a la comunidad, la Fuerza Aérea asistía a los chicos de la zona que sufrían problemas respiratorios, llevándolos a volar a 3 mil metros de altura en los viejos aviones Vickers ingleses y, posteriormente, atendiéndolos en la cámara o de presurización. Señaló luego que basados en la emergencia aerocomercial que dictó Duhalde en 2002, “rompieron con el Código Aeronáutico, que está todavía en estudio en el Congreso Nacional, y autorizaron la entrega de las rutas”. Dijo que son las 560 rutas que entregó la ANAC. Dijo que Avianca les ganó de mano a todos, porque le compró a MacAir el hangar de Aeroparque. Es decir –continuó– que Avianca es la única que puede salir desde Aeroparque, porque tiene sus aviones basados en Aeroparque. Otros dijeron en Salta, otros dijeron en Neuquén y Flybondi se decidió por El Palomar. Recordó que la emergencia aerocomercial terminaba el 31 de diciembre de 2017, por lo cual –expresó– las low cost que están volando lo hacen hoy en contra del Código Aeronáutico. Describió luego información sobre la empresa AA2000 y sus conexiones con Southern Cone Foundation y una cadena de nexos hasta llegar a Corporación América Airports S.A. Dijo que Aeropuertos Argentina 2000 es socia del Estado Nacional, que tiene el 15% de la empresa y el dueño del resto es Southern Cone, de Liechtenstein. Informó que ha enviado estos datos al Presidente de la Nación, porque ningún funcionario de los que estuvieron presentes le ha contestado.

3.2.88. Yamila Seibaa

Acto seguido se le dio la palabra a la Srta. **Yamila Seibaa**, quien se expresó en la audiencia a través de un video que envió al efecto. Inició su exposición señalando que es licenciada en Administración y su pasión es volar, que estudió en la UBA y gracias a la formación profesional que recibió y a la experiencia laboral que pudo adquirir en el país, cuando las circunstancias fueron adversas decidió emigrar, primero a Nueva Zelanda y luego a Emiratos Árabes Unidos. Luego dijo que durante el tiempo que estuvo en el exterior, trabajó como tripulante de cabina para empresas de primera línea a nivel mundial y que esa fue una experiencia sumamente enriquecedora, y que después siempre quiso volver al país, pero que ello sólo es posible ahora con la oportunidad que surge de la implementación de las nuevas políticas aerocomerciales, que permiten la entrada de nuevas compañías en el mercado argentino y que seguramente generarán esta misma posibilidad para cientos de argentinos que están viviendo en el exterior, muchos de ellos altamente capacitados. Concluyó señalando que estas nuevas políticas aerocomerciales van a beneficiar a los ciudadanos y a los turistas, con el efecto multiplicador positivo que esto tiene. Finalizó diciendo que se está haciendo historia en el país, historia en la aviación en la Argentina, y que está muy feliz de ser parte de ella.

3.2.89. Rodolfo Tailhade

Luego tuvo la palabra el Diputado Nacional **Rodolfo Tailhade**, quien dijo que tenía pensado hacer una exposición en relación con la habilitación de rutas aéreas a Flybondi y la habilitación del aeropuerto comercial de El Palomar pero que, en función de los hechos que habría sucedido cuando se daba inicio a la audiencia, se veía obligado a cambiar el tenor de su intervención para leer un texto. Acto seguido, leyó el siguiente texto: *“No a las patotas de Vidal – por la anulación de la audiencia violenta del ‘aeropuerto’ El Palomar”*. *“Ante la agresiones físicas y amenazas sufridas por nuestros compañeros*

Hernán Sabbatella, Adrián Eslaiman y la asesora de bloque de Unidad Ciudadana en Morón, Julieta Ferrari, en el contexto de la audiencia pública convocada por el Ministerio de Transporte para discutir la instalación de un aeropuerto comercial en la base de El Palomar, comunicamos lo siguiente: 1) responsabilizamos por el cobarde ataque a nuestros compañeros al ministro Dietrich, organizador de este evento, a la gobernadora María Eugenia Vidal y al intendente de Morón, Ramiro Tagliaferro, quien desde temprano apostó a sus patotas en el interior de la Biblioteca Popular 'Juan Manuel Giuffra', donde aún tiene lugar la audiencia; 2) nos negamos a realizar nuestras exposiciones por falta de garantías democráticas, y 3) solicitamos a la Justicia la anulación de los efectos jurídicos de esta audiencia pública por haber condicionado la libre expresión de los ciudadanos. Hoy no hubo una audiencia, hubo violencia. Tanto Sabbatella como Eslaiman y Ferrari estaban anotados como expositores. Por consiguiente, solicitamos al juez subrogante Adrián González Charvay, la anulación de esta audiencia pública, dado que hubo tres expositores golpeados por patotas que responden a Tagliaferro y a Vidal impidiendo su libre expresión. No se puede invocar la mascarada del 'diálogo' y mandar a la vieja guardia de Rousselot a pegar a los que se oponen al 'aeropuerto' trucho de El Palomar. No se puede amenazar de muerte a representantes del pueblo, como lo hicieron estos intolerantes. Consideramos que este ataque está en perfecta sintonía con la política de amedrentamiento y violencia contra dirigentes opositores que ha lanzado Cambiemos en todo el país y en la provincia. Los argumentos contra el 'aeropuerto' de El Palomar sobran. Lo que no tenemos es el derecho a exponerlos en paz. Los concejales heridos ya radicaron la denuncia en el Departamento Judicial de la Fiscalía General de Morón. La democracia, la libre expresión, no serán derrotadas por las patotas de Cambiemos. Por todo esto, convocamos a una conferencia de prensa a realizarse a realizarse seguidamente en la puerta de la Biblioteca Popular 'Juan Manuel Giuffra'". Firman el comunicado Adrián Grana, Mónica Macha, Rodolfo Tailhade, diputados nacionales; Juan Debandi, diputado provincial; Martín Rodríguez, Adrián Eslaiman, Cecilia Sáenz, Carolina Castro, Viviana Lodos, Fernando Montiel, Juan Argañaraz, Carmen Cittadino, concejales de Hurlingham; Hernán Sabbatella, Florencia De Luca, Rogelia Franco, Juan Carlos Martínez, Claudio Román, Paula Majdanski, Diego Spina, concejales de Morón. Julia Chaves, Carlos Montaña, Alejandro Collia, Máximo Rodríguez, Hugo Sebastián Curto, Cristina Heredia, Agustín Ciorciari, Ana Luz Balor, concejales de Tres de Febrero; Nadia Bodo, Valeria Zalazar, Marcelo Zurita, Jorge Verón, consejeros escolares de Hurlingham. Mabel Mesa, Mariela Pérez, Diego Fernández, Matías Martínez, consejeros escolares de Morón; Fabiana Benito, Roberto Torres, Luis Palombo, Gabriel Restuccia, consejeros escolares de Tres de Febrero".

3.2.90. Leila Robledo

Luego tomó la palabra la Sra. **Leila Robledo**, presentándose como urbanista. Manifestó su preocupación por los ilógico e incompatible que es la instalación de un aeropuerto dentro de lo que son las lógicas de crecimiento de la ciudad. Por otro lado señaló que la Cuenca del Reconquista, que abarca 18 municipios, tiene un tratamiento específico para evitar que la población se inunde y que esto no está siendo considerado. Señaló que Morón es un municipio que está absolutamente densificado, por ende impermeabilizado, y que el único espacio verde y el gran pulmón que tiene es la base. Por otro lado, manifestó su preocupación respecto a la cercanía de basurales y/o rellenos sanitarios del aeropuerto y la falta de consideración de la legislación al respecto. Para concluir su

discurso, subrayó que hoy en el mundo el progreso es repensar lo urbano, lo territorial, en función de las necesidades de las generaciones presentes y futuras. Finalizó advirtiendo que generar un aeropuerto en medio de una ciudad que está absolutamente densificada, no contribuirá a nada.

3.2.91. Claudio Gustavo Burgueño

Seguidamente tuvo la palabra el Sr. **Claudio Gustavo Burgueño**, quien dijo ser vecino de El Palomar desde hace 66 años y exalumno del colegio Emaús. Manifestó que muchos de los planteos que escuchó a lo largo de la audiencia los consideraba exagerados. Respecto de la seguridad y la contaminación, señaló que los aviones que hoy están operando no son más contaminantes ni más peligrosos que los que se usaban anteriormente. Para remarcar esto dio un ejemplo: en una época operaban los 707, aviones de mucha mayor envergadura, y que necesitaban mucha más pista para poder ingresar, y en ese momento nadie hablaba de la contaminación ni de peligro. Para finalizar, mencionó la importancia de recibir vuelos sanitarios en el aeropuerto.

3.2.92. Nicolás Sciascia

Posteriormente expuso el Sr. **Nicolás Sciascia**, quien se presentó como otro vecino de El Palomar. Comenzó su discurso presentándose como técnico en comercio internacional, como residente joven de la ciudad de El Palomar, donde vive desde hace 11 años. Manifestó que sin dudas el aeropuerto va a generar un aporte económico, social y de infraestructura. Por otro lado, señaló que hay que preservar la reserva pero no olvidar que donde nosotros vivimos algún día también fue así. Para finalizar, señaló que la instalación del aeropuerto va a ser un gran avance.

3.2.93. Natalin Carla Faravelli

A continuación hizo uso de la palabra la Sra. **Natalin Carla Faravelli**, quien se presentó como vecina, nacida y criada en Morón y actual concejal y Presidente del Concejo Deliberante. Manifestó su alegría de poder participar de esta audiencia pública, por ser parte de un proceso democrático donde se respeta al que piensa distinto. Por otro lado, manifestó su tristeza respecto y decepción respecto a las incoherencias abundantes de ciertos actores de la política, que reclaman la realización de una audiencia pública y luego no participan de ella. Señaló que en este mismo momento, hay algunos que estaban inscriptos como oradores en la audiencia y que decidieron no participar, pero a la vez están haciendo declaraciones a los medios de comunicación en la calle. Lamentó entonces que un partido político que reclama que podamos ejercer la democracia, por otro lado, con estas actitudes, la desprecia. Agregó, refiriéndose a las mismas personas, que querer impugnar una audiencia pública es una actitud antidemocrática y anticonstitucional. Luego señaló la importancia del aeropuerto para la ciudad, el barrio, para los vecinos, porque les permite pensar un futuro mejor para su familia, y aseguró que quiere el progreso en un ambiente sano y seguro para todos. Para finalizar, señaló que ojalá podamos respetarnos un poco más, que podamos escucharnos, pero por sobre todas las cosas podamos respetar la democracia.

3.2.94. Marta Beatriz Lascialanda

Luego tomó la palabra la Sra. **Marta Beatriz Lascialanda**, quien comenzó su discurso planteando que la polémica entre ecología y tecnología es un dilema absurdo, ya que

ambos tienen el mismo objetivo: el bienestar del hombre. Por otro lado manifestó estar de acuerdo con la instalación del aeropuerto por tres razones: la primera, porque éste es preexistente a esta polémica; la segunda, porque no hay otra manera de acortar distancias en un país tan extenso como el nuestro, y la tercera: porque quiere tener la posibilidad de salir del trabajo y tener un vuelo que le permita en dos horas estar cenando con su familia que vive en Río Negro. Por otro lado, hizo mención al ruido y a ciertos valores comparativos: una cortadora de pasto, 98 decibeles; un camión en el tránsito pesado, 70 y 90 decibeles; una aspiradora, 69 decibeles; un avión jet entre 105 y 130 decibeles. Subrayó que el aullido de una ambulancia puede resultarnos muy fuerte, pero si es la ambulancia que estamos esperando, nos va a traer calma.

3.2.95. Mabel Alejandra Tubio

Acto seguido fue el turno de la Sra. **Mabel Alejandra Tubio**, quien se presentó como vecina de Ciudad Jardín desde hace muchos años y manifestó no compartir la instalación de un aeropuerto comercial en El Palomar, remarcando que hay otras zonas más aptas y menos pobladas. Por otro lado señaló que muchos entienden que el progreso es un beneficio, un bienestar económico y otros, entre los cuales se incluyó, entienden al progreso como una mejor calidad de vida. Hizo referencia a que existen países de Latinoamérica donde la tierra, la Pachamama, tiene derechos constitucionales. Concluyó que sólo puede defender sus derechos el ser humano con la legislación.

3.2.96. Lara Victoria Martínez Basanta

Posteriormente expuso la Sra. **Lara Victoria Martínez Basanta**. Comenzó su discurso señalando que no le parece errado pedir la nulidad de la audiencia pública, ya que es ilegal y extemporánea, porque las audiencias públicas se hacen antes del inicio de las actividades, y las actividades ya están iniciadas desde febrero. Continuó diciendo que la base empezó siendo un aeródromo, y que hay una diferencia radical entre un aeródromo y un aeropuerto, y ahora será una base aérea comercial. Por otro lado declaró ser vecina de Ciudad Jardín, vivir a pocos metros de lo que es la base aérea militar y dijo estar muy preocupada por perder calidad de vida con el funcionamiento de aeropuerto. Agregó que el proyecto del Ministerio de Transporte menciona que el terreno de la base es un predio de campo que linda con el campo de los militares, con el Colegio Militar, con el arroyo Morón. No se dijo que lindaba con las casas, “se olvidó a la población” reclamó. Para finalizar, declaró que si bien puede ser genial tomar un avión a unas cuadras de mi casa, si el avión va a afectar a un montón de personas, preferiría no hacerlo nunca.

3.2.97. Daniela Pesce Diez

Luego tuvo la palabra la Sra. **Daniela Pesce Diez**, quien se presentó como parte de la organización Isla Verde y como docente. Señaló que la educación ambiental pregona una educación integral donde el ser humano es parte fundamental del ambiente y está constituido tanto por lo social, lo cultural, lo político, como por lo económico y lo ético. Recordó que el proyecto de Isla Verde pide la conservación de 200 hectáreas con toda la biodiversidad que existe adentro, su flora, fauna, sus insectos y microorganismos. Señaló que si bien hacer un aeropuerto en Palomar mejora la calidad de vida a todos, tener una reserva al lado también mejora la calidad de vida, porque estaríamos respirando oxígeno que sale de esos bosques nativos, que salen de pastizales pampeanos, ya que la reserva absorbería la humedad y bajaría la temperatura. Para cerrar, dijo “si crees que la plata es

más importante que el oxígeno, intenta aguantar la respiración mientras cuentas tu dinero”.

3.2.98. María Evangelina Zappela

Y, finalmente, hizo uso de la palabra la Sra. **María Evangelina Zappela**, quien se presentó como vecina, madre del colegio Emaús y ex auxiliar de a bordo de una aerolínea low cost. Manifestó su preocupación por la seguridad de las aeronaves de las empresas low cost que operan en Argentina y por otro lado, expresó su pena por la desfinanciación de la base militar, señalando que sólo hay dos vuelos militares, los del Boeing y del F-28, y en algunos casos los del F-27, porque ya ni aviones quedan, remarcó. Para finalizar se preguntó quién se va a hacer responsable si ocurre una tragedia, como la que pasó en LAPA en el Aeroparque Jorge Newbery.

57

3.3. ACLARACION EFECTUADA EN VIRTUD DE MANIFESTACIONES DE PERSONAS QUE ALEGARON HABER SIDO IMPEDIDOS DE PRESENTARSE.

La Audiencia Pública se desarrolló bajo la premisa de que cada una de las personas registradas para exponer, lo hiciera. Este punto ha sido observado por el moderador quien asimismo aclaró en varias oportunidades que a todas las personas registradas, si en el momento de llamarlas estuvieran ausentes, se las volvería a convocar sobre el final de la audiencia. Un ejemplo puede verse en TV 5:02.

En ese sentido, resulta oportuno mencionar que se ha convocado públicamente a exponer en diversas oportunidades a las siguientes personas: Diputado Rodolfo Tailhade (TV 3:19:40; 5:47 y 11:51), habiendo expuesto en el tercer llamado; el concejal Hernán Sabbatella (TV 7:03:47 y 11:03); el Sr. Pedro Eslaiman (TV 10:11:02 y 11:40); el Sr. Lucas Marisi (TV 3:57; 4:11; 4:25 y 11:01:21); el Sr. Juan Agustín Debandi (TV 5:24 y 11:24); el sr. Juan Carlos Martínez (TV7:03:37 y 11:02) y la concejala Paula Majdanski (TV 9:47:33 y 11:35).

Sobre el caso puntual de la Sra. Julieta Ferrari, se registró como oyente, razón por la cual, como los demás oyentes inscriptos, no fue convocada por la mesa de autoridades a exponer, pero tampoco manifestó en oportunidad alguna voluntad de exponer.

Por último, debe señalarse que también se permitió la inscripción in situ de todas aquellas que quisieran exponer a fin de garantizar la mayor participación ciudadana posible.

4. CONCLUSIONES

Tal como se expuso, el presente informe relativo a la Audiencia Pública convocada por la Resolución del Ministerio de Transporte N° 186 de 2 de marzo de 2018, y celebrada el 28 de marzo de 2018 en el Salón Auditorio de la Biblioteca Popular “Juan Manuel Giuffra”, sita en Capitán Joaquín Madariaga 574, El Palomar, Partido de Morón, provincia de Buenos Aires, fue elaborado en cumplimiento de lo establecido en el artículo 36, Capítulo IV, Anexo I del Decreto N° 1172/03, y remitido a ese Ministerio de Transporte de

conformidad con el mencionado artículo.

Finalmente, y a modo de corolario, se destaca que en las exposiciones que anteriormente se detallaron se mencionó que el Aeropuerto “El Palomar” podría convertirse en el tercer gran aeropuerto en el Área Metropolitana de Buenos Aires, y es el primero que ya se ha convertido en un aeropuerto especializado en la modalidad de vuelos de bajo costo. La Administración Aeronáutica Civil (ANAC) presentó los procedimientos de seguridad en el aire y en tierra, enfatizando el carácter redundante de todos los sistemas de seguridad actual. El ORSNA presentó detalles del plan de crecimiento para el aeropuerto. El concesionario presentó otros detalles del plan y enfatizó la potencialidad del aeropuerto y presentó, a través de un experto, las mediciones de ruidos realizadas, exhibiendo valores de nivel de presión acústica equivalentes (LAeq) medidos a lo largo de períodos de 24 horas, los que, según manifestó el expositor, estuvieron por debajo de los niveles máximos admitidos por las normas de ANAC.

Por otro lado, diversas cámaras de turismo y organismos provinciales destacaron las pérdidas que padecieron sus provincias debido a la restricción judicial que existió en relación a los números de vuelos aerocomerciales diarios que operaron desde el aeropuerto.

Los particulares interesados, muchos de ellos vecinos, mostraron un espectro diverso de opiniones, entre las que prevalecieron aspectos como la importancia del desarrollo aeroportuario comercial, basados en los beneficios de la generación de empleos directos e indirectos. Asimismo hubo numerosos ciudadanos que plantearon su preocupación por temas específicos en relación a tal desarrollo y otros, su rechazo de plano al proyecto en marcha.

Entre las principales preocupaciones se identificaron el impacto del ruido en el entorno, la preservación de una zona vegetada, la seguridad de las aeronaves y la preservación de la memoria sobre los delitos de lesa humanidad acaecidos allí en el pasado. El gobierno y el concesionario, en sus presentaciones, adelantaron que están dispuestos a seguir dialogando para alejar dichas preocupaciones y encontrar soluciones a algunos problemas puntuales.

Algunos oradores del gobierno durante la audiencia sufrieron interrupciones por parte de un grupo de asistentes e incluso en un momento, a las tres horas de su desarrollo aproximadamente, hubo un pequeño tumulto, pero la audiencia pudo continuar normalmente y finalizó sin inconvenientes.

La audiencia tuvo finalmente **6 oradores representando la visión de diversas áreas de gobierno** responsables del desarrollo, supervisión y control de la aviación civil comercial y la actividad aeroportuaria, **2 oradores por el concesionario del aeropuerto** (incluyendo un experto en ruido) y **90 oradores opinantes**. En total, entonces, hubo **98 oradores**. Siete de ellos, que no pudieron llegar al auditorio en el horario aproximado resultante de su convocatoria en el Orden del Día previamente publicado, se presentaron antes del cierre y pudieron realizar sus alocuciones normalmente. Asimismo, se convocaron, en reiteradas oportunidades, a personas que no estaban en la Orden del Día publicada pero que fueron incorporadas en el momento. Sobre el final de la audiencia una

persona solicitó registrarse como oradora, lo cual fue aprobado por las autoridades y fue ella quien realizó la última presentación de la jornada.

La audiencia duró más de 11 horas y media. Fue iniciada a las 9:03h y finalizada a las 20:47h.