

- 1 -

APERTURA DE LA JORNADA

-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los diecinueve días del mes de febrero de dos mil nueve, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 9:55, dice el

Sr. Presidente: Buenos días, bienvenidos a todos, les agradecemos mucho que estén presentes respondiendo a esta convocatoria que me parece que ha sido acertado por parte de la concejal Cristina Coria, esta jornada de trabajo para seguir informándonos y también intercambiando opiniones acerca del proyecto para la escollera norte. Me acompañan en la mesa – como decía la concejal Cristina Coria y me acompaña también el licenciado Diego Gorgal que es subsecretario de Modernización del Estado dependiendo de la Secretaría General de la Gobernación. Como ustedes saben la provincia de Buenos Aires ha tenido y tiene un papel activo en este proyecto importante para Mar del Plata, quién después nos va a explicar el convenio firmado entre el Ministerio de Defensa, Provincia de Buenos Aires y Municipio, en relación a los temas jurisdiccionales. Solamente quiero darles la bienvenida, agradecerles que están presentes y le voy a dar la palabra a la concejal Coria como para que pongamos en funcionamiento la jornada de trabajo.

- 2 -

PALABRAS DE LA CONCEJAL CORIA

Sra. Coria: Buenos días a todos. Como bien explicaba el Presidente del Concejo, el objetivo que tiene esta jornada de trabajo, es que todas las instituciones y sectores interesados, puedan participar en un mismo ámbito con el fin de plantear las cuestiones desde los diferentes puntos de vista que seguramente un proyecto de semejante envergadura y tan ambicioso plantea y por otra parte las dudas o cuestiones que para algunos aún están sin responder, también puedan plantearse en este mismo ámbito con el fin que se comience a trabajar en el caso que aún no estén planteadas las respuestas, que se comience a trabajar en ello. Hay una gran cantidad de instituciones, vale la pena el tiempo que hoy le dediquemos a esta reunión. Las instituciones que están presentes son; Plan Estratégico, Asociación de Fomento Playa Grande, Asociación de Fomento Punta Mogotes, Prefectura Naval Argentina, Base Naval, Jefatura de Bomberos, CEBRA, Cámara de Empresarios Bares de Mar del Plata, CARBA, Centro Comercial del Puerto, Cámara de la Industria Naval, Facultad de Arquitectura, Centro de Investigaciones Ambientales, Grupo de Investigación en Arquitectura y Diseño Naval, ERU, representantes de EDEA, Camuzzi Gas Pampeana, Consorcio Regional Portuario, INIDEP, Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Colegio de Ingenieros, Bares de Alem, Centro de Geología de Costas, esta presente el Secretario de Obras y Planeamiento Urbano, OSSE, está presente el Procurador Municipal, el EMTUR, el arquitecto Silvio Salerno, el Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas y CAMBYA que nos ha acercado un documento solicitando su lectura. Daríamos inicio con una intervención de los profesionales del Plan Estratégico, con el fin de que nos expliquen un poco el planteo general que han presentado.

- 3 -

DESARROLLO DE LA JORNADA

Sr. Presidente: Le damos la palabra a la licenciada Alejandra Cormons coordinadora de la comisión Mixta del Plan Estratégico.

Sra. Cormons: Yo represento a la Universidad CAECE en el Plan Estratégico y en este período soy la coordinadora de la Comisión Mixta. La Comisión Mixta del Plan Estratégico está conformada por el Gremio de Casinos, la Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica, la Cámara de Balnearios, Cámara Argentina de la Construcción, Centro de Constructores, Colegio de Arquitectos, colegio de Escribanos, Colegio de Ingenieros, Colegio de Martilleros, Colegio

Profesional de Ciencias Económicas, Consejo de Agrimensores, Consorcio Portuario, el Convention Visitors Bureau, la Universidad FASTA, el Departamento Ejecutivo representado por la Secretaría de Planeamiento, la Red de Enlace de ONGs, UCIP, Universidad Nacional de Mar del Plata, Bolsa de Comercio, CGT, Centro de Ingenieros y por parte del Concejo Deliberante, están representados los partidos Acción Marplatense, Consenso Local, Coalición Cívica, UCR, y Frente para la Victoria. Para contextualizar lo que vamos a exponer, les voy a comentar como surgió el trabajo de la Comisión Mixta, más específicamente de la Comisión Técnica, que es un sub conjunto de la Comisión Mixta, con respecto al estudio de factibilidad del traslado de los bares de Alem a la escollera. El 22 de agosto de 2008 nos reunimos en el despacho del señor Intendente toda la Comisión Mixta –casi la totalidad de sus integrantes– donde hablamos sobre diferentes proyectos a llevar adelante durante 2009 y 2010. Entre los proyectos que estaban como probables de llevar adelante estaba el estudio de factibilidad de la escollera. El 2 de septiembre la Comisión Mixta se reúne y aprueba por unanimidad que tenía los recursos, humanos, técnicos, como para hacer este estudio de factibilidad y en ese momento se comienza a trabajar. El trabajo se llevó adelante con la Comisión Técnica y el equipo técnico. A fines de noviembre, principios de diciembre, el resultado de este estudio de factibilidad fue presentado con la participación de prácticamente todos los integrantes de la Comisión Mixta al señor Intendente, presentación que trajimos- la misma que presentamos en su momento- y que va a estar a cargo de Bruno Recchia que es parte del equipo técnico. Para darles más precisiones acerca del trabajo que desarrolló la Comisión Técnica le voy a dar la palabra al arquitecto Cánepa que en su función representando al Centro de Constructores, participó en el trabajo de la Comisión Técnica.

Sr. Cánepa: Buenos días a todos. Primero quiero aclarar quienes integran esta Comisión Técnica del Plan Estratégico, son las siguientes instituciones. Universidad Nacional de Mar del Plata, Departamento Ejecutivo a través de la Secretaría de Planeamiento, Universidad FASTA, Universidad CAECE, Consorcio Portuario, Colegio de Agrimensores, Colegio Profesional de Ciencia Económicas, Colegio de Martilleros, Colegio de Ingenieros, Colegio de Escribanos, Colegio de Arquitectos, Centro de Constructores, Cámara Argentina de la Construcción, Centro de Ingenieros. Yo lo que sintéticamente quiero comentar son los alcances de la encomienda de parte del Ejecutivo, o sea de la factibilidad que le plantean al Plan Estratégico esta temática, viendo esta voluntad política de resolver este tema conflictivo del sector Alem y también abordar como pedido de la terminal de Cruceros. Como dice es una factibilidad, la factibilidad es un trabajo técnico, puramente técnico, si este espacio podría abarcar, podría haber espacio suficiente para albergar al grupo de comercios dedicados a la nocturnidad y la terminal de cruceros, un viejo anhelo de nuestra ciudad. Obviamente lo primero que hicimos es tomar y ver el espacio con el que contábamos, el cual dio como un resultado que hay espacio como para agregar estos comercios y también para la terminal de cruceros. El trabajo constó en citar y pedirles informes a las distintas prestadores de servicios, sea Camuzzi, EDEA, OSSE, para ver si era factible llevar estos servicios allí para proveerlos, los cuáles en los informes se expusieron que obviamente hay factibilidad para llevarlos y obviamente que alguna extensión de las redes hay que hacer. En cuanto a la factibilidad que pueda estar la terminal de cruceros con este sector, también lo evaluamos debido a que también se consultó a la gente del Consorcio Portuario donde acercaron las normativas que rigen para puertos. Obviamente hay condicionantes y después el arquitecto Bruno Recchia las va a poder explicar; hay sectores que van a quedar vedados al sector público que quedan netamente para tareas operativas del puerto, del INIDEP y de la Prefectura. Por lo tanto nuestro trabajo fue solamente técnico y como lo ha dicho Alejandra Cormons ha dado un resultado como factible técnicamente. El otro paso que debería seguirse era un concurso de ideas para llevar a cabo y ver cómo se iba consolidando esto. Pero quería aclarar que era el alcance de esta factibilidad técnica. Por mi lado muchas gracias y pasaría a Bruno Recchia que va a ser más explícito y con un powerpoint va a mostrar las superficies destinadas a cada sector.

Sr. Recchia: Lo que vamos a ver aquí es como explicó Norberto, el trabajo que se realizó en el ámbito de la Comisión técnica. No hay un proyecto definitivo, no fue esa la intención, se van a

explicitar los puntos que se analizaron y se van a mostrar hasta el nivel alcanzado, tomado como un informe de avance hasta el momento. El trabajo va a constar de dos partes, una que va a mostrar la recopilación de información que se pudo obtener al respecto y para el tema y la segunda algo propositivo, que es en lo que se basa prácticamente la factibilidad. Todo surge a partir de las actividades que se desarrollan en el centro comercial de la calle Alem y que es un centro reconocido a escala barrial de Mar del Plata, en donde se desarrollan actividades básicamente con una cierta especificidad a usos que se desarrollan por la noche de gastronomía, por lo cual ha generado un cierto nivel de incompatibilidad en las áreas residenciales del sector. Este ha sido un tema de tratamiento en diversos ámbitos, inclusive aquí en el Concejo Deliberante en determinados momentos. En definitiva esto tiene estado público y hasta la Defensoría del Pueblo ha hecho una presentación. Por ese motivo el Intendente ha pedido un informe de factibilidad, para poder estudiar el traslado de estos locales que están vinculados con las actividades de la nocturnidad en la calle Alem a un sector de la escollera norte. Ese sector de la escollera norte está ubicado, localizado en el frente marítimo y tiene vinculación con los proyectos planteados en el Plan Estratégico, concretamente el más desarrollado que es el Plan de Gestión Territorial, insertándose en la costa marplatense en una de las líneas que determina el Plan de Gestión Territorial, como la calidad de identidad de los sectores costeros y su puesta en valor. De alguna manera esto está vinculado a ese frente costero en el sector de Playa Grande y muy próximo a Alem. Este trabajo se hizo en diciembre y hasta ese momento los actores que de alguna manera tienen intervención por jurisdicción en la escollera, es desde el Ministerio de Defensa de Nación, Prefectura, la Provincia de Buenos Aires, Municipalidad, el Consorcio Portuario, también se consultó a la Dirección de Bomberos y a las empresas prestadoras de servicios que eran quienes podían llegar a brindarnos cierta información de infraestructura en el caso de generarse el proyecto para el traslado de las actividades que estamos proponiendo. Con cada uno de ellos se hizo un trabajo de consultoría en relación a cuales eran los cuestionamientos y las condiciones que cada uno tenía. Evidentemente quienes están con jurisdicción dentro, se intentó que planteen las necesidades que cada uno tenía. Por eso el Consorcio Portuario plantea dos cuestiones. Una que por propia jurisdicción el consorcio viene trabajando conjuntamente con la Provincia a través de generar obras de mantenimiento e infraestructura en la escollera y con el objetivo de generar el proyecto para una terminal de cruceros, que es un tema que inclusive en el Plan Estratégico se planteó y está como uno de los proyectos priorizados. Y por otro lado, una cuestión más próxima que plantea el Consorcio Portuario, que es la regata internacional con relación al bicentenario del 2010, ahí va a haber un evento internacional en el cual Mar del Plata es uno de los sitios que vamos a tener que efectuar obras -el Consorcio Portuario más específicamente- para recibir a las regatas que van a llegar en febrero de 2010; el Consorcio Portuario plantea independientemente de la terminal de cruceros la necesidad de realizar obras de infraestructura para ese evento. Y los comerciantes de Alem que no los mencioné entre los que recién mencionaba como actores principales, a los cuales se los ha consultado, se han hecho reuniones con la Cámara que los agrupa y se han determinado la cantidad de locales que en realidad tienen presencia en estas actividades de nocturnidad y que fueron los que con el Intendente firmaron la carta de intención respecto de empezar a conversar el tema del traslado de sus locales a la escollera. Era necesario determinar, precisar, cuantificar, en cuanto a la cantidad de locales y qué superficie tenían. Existe un acuerdo sobre el cual también comenzamos el trabajo y que es de importancia, un acuerdo entre ellos en que, con la misma superficie que están funcionando en Alem, se trasladarían a la escollera. Es decir, si un local tiene actualmente funcionando en Alem ochenta y cinco metros cuadrados, pasa a la escollera con ochenta y cinco metros cuadrados y el local que está habilitado para trescientos metros cuadrados pasa con trescientos metros cuadrados a la escollera. Esto es un acuerdo que incluso en la Cámara está aprobado entre ellos. Esto es un dato de valor en el sentido que nos permite cuantificar cuantos metros vamos a llevar para un lado y para el otro. Este cuadro simplifica, analiza un poco la documentación de cada uno de los locales, nos dice la cantidad, hay un par que están vacío en el sentido que esto se hizo en diciembre y no nos juntamos con los planos en ese momento. Son aproximadamente veinticinco los locales que funcionan actualmente en Alem y ahí se determinan la superficies que tienen tanto de parcelas como local principal. Ya saben que en este caso desarrollos de usos, lo que cuenta es la superficie realmente

que tiene el local principal habilitado; después hay actividades complementarias o de servicio que hay que tener en cuenta que son de apoyatura, pero es importante determinar los porcentajes entre uno y otro. El planteo de los comerciantes de Alem es pasar a la escollera- están de acuerdo- y con la superficie que se determinan en este cuadro, que es nada más que la superficie que actualmente funcionan en Alem. El Municipio de General Pueyrredon, que es otro de los actores de importancia, en definitiva lo que pretende es la puesta en valor del frente marítimo a través de estos proyectos que desde el Plan Estratégico siempre se venían impulsando, por la ubicación y localización de la escollera, generar un espacio público de calidad que diversifique el sector y con una ocupación constante. De alguna manera, la propia actividad de nocturnidad parece ser que solamente es de noche y que de día nos planteamos el tema que no aparezcan como grandes sitios vacíos sino tratar de generar una actividad con continuidad diurna lo cual apunta a las consideraciones de seguridad etc. etc. Dejemos de tener espacios sin uso durante ciertos momentos del día y sí vinculados a un paseo público que intente un recorrido general y que se vincule con el resto del paseo costero marplatense. El sitio respecto de cuales son los condicionantes que empezaba a plantear el sitio aquí se muestra la ubicación de la escollera en el frente marítimo y la proximidad a los grandes enclaves de la ciudad, los centros comerciales de mayor importancia, las vías de accesos y el centro de la ciudad. La escollera en sí, con proximidad a uno de los complejos más importantes del turismo marplatense como es Playa Grande y la presencia del Golf Club que de alguna manera está marcando otro de los elementos importantes, sobre todo para la cuestión paisajística del lugar. En definitiva, es un espacio bueno con cualidades diferenciales en virtud de estos elementos paisajísticos que debemos preservar. Esta información de la imagen que se ve es elaboración propia respecto de que hubo que recopilar información y se trató de levantar en una imagen de 3D- esto no había nada hecho- todo lo que hicimos hasta ahora es juntar información, cada una de estas cosas no son foto traídas de otro lado, sino precisamente analizar cada una de las cuestiones edilicias del sector del frente a la escollera para tratar de volcarlas que nos den mayores elementos de análisis. Ahí se ve todo el frente costero y edificio fundamentalmente de Playa Grande lo que tiene de alguna manera un alto valor y demanda urbana, tanto edificio y privado como de los espacios públicos de paseo. Es un sector que por esas cualidades también paisajísticas, tiene una alta demanda de paseo público, entonces tratábamos de rescatar que de alguna manera esto no sea solamente un tema; el tema es el traslado de la nocturnidad, el tema es generar los espacios para la terminal de cruceros. Pero todo esto suelto no tiene sentido si de alguna forma no estamos vinculándolo a una cuestión más integral que es precisamente en este caso el paseo costero, la costa de la ciudad y de qué manera se va insertando con ese desarrollo. Un paseo costero significa un paseo público, libre, de libre acceso –cuando decimos paseo costero público- porque es un espacio público, que eso más adelante vamos a ver de qué manera lo tomamos para atar con estas actividades que aparecerían como privadas; de alguna manera este emprendimiento es una vinculación público-privada. Hay privados que se instalarían ahí, pero el sector público tiene mucho para decir, para generar esos espacios de libre acceso. Ya en sí, la escollera en el análisis físico, aquí está en este dibujo la escollera dividida en tres sectores para poder apreciarse mejor en donde empiezan a plantearse las costas de nivel, en donde empiezan a mostrarse las dimensiones que tiene la escollera con un largo aproximadamente de mil doscientos metros y un ancho variable en donde comienza hasta el morro final, entre cien metros, setenta y cinco metros y veinticinco metros el angostamiento final en el morro. Las costas de niveles importantes cuando tenemos la altura del Boulevard Marítimo de veintinueve metros y el piso, el nivel actual de la escollera es de cinco metros, ahí observen que hay una diferencia importante que también se ve en cortes. De lo que se trata es de preservar estas cualidades paisajísticas con los emprendimientos que se efectúen aquí por eso es necesario mostrarlo también y debe ser una de las condicionantes del futuro proyecto. Se relevaron los usos de la calle Alem y ahí se determinaron la cantidad de locales; la calle Alem tiene una diversidad de usos que de alguna manera con el traslado de los locales más conflictivos desde el punto de vista de la incompatibilidad con las actividades residenciales del sector, si bien van a salir eso, van a quedar otros usos que como centro comercial al estar reconocido, una segunda etapa tenía previsto la reconversión de ese sector que debe seguir siendo comercial en el sentido que está funcionando exactamente así, pero sin las actividades de nocturnidad. Y otra cuestión

importante a tener en cuenta es la movilidad, tanto peatonal como vehicular que el sector posee, aquí hay tres calles, una es el Boulevard Marítimo -tengamos en cuenta los recorridos y tengamos en cuenta los flujos vehiculares, tanto en invierno como en verano para el acceso a las playas del sur- Playa Grande mismo es un sector que concentra mucha cantidad en cuanto a movimiento vehiculares. Hay dos o tres nudos circulatorios importantes que va a haber que resolver respecto de los flujos vehiculares. En el Boulevard Marítimo Peralta Ramos que termina –es la calle superior- en el monumento a la bandera, Martínez de Hoz, que arranca de ahí hacia el puerto, la calle intermedia que es Celso Aldao y Victoria Ocampo que es la calle de abajo. Consultadas las empresas prestadores de servicios respecto de en qué situación estamos y dónde deberíamos poner el acento para proveer de infraestructura a la escollera que actualmente lo único que posee es un edificio como el INIDEP que está en la parte más cercana al área urbana, con lo cual hay redes de infraestructuras tendidas hasta ahí y la punta de la escollera no tiene ningún tipo de servicios, OSSE plantea tanto para agua o sistema cloacal la necesidad de hacer obras, la necesidad de hacer obras que van a estar relacionadas en principio con todo el sector, no solamente con la escollera norte, sino que el sector hay veces que se puede extender y continuarla un par de cuadras, pero en este caso va a haber que pensar en una infraestructura que atienda a todo el sector actual de Alem y de Playa Grande. La política de la empresa fue mantener un criterio de adaptabilidad, o sea, se puede hacer lo que se quiere en tanto y en cuanto los valores de inversión sean de alguna manera posibles de sostener, de eso se trata. Lo mismo para la situación de cloacas. En el caso de Camuzzi, planteó la necesidad de hacer una extensión desde Juan B. Justo y el Boulevard Marítimo, para llegar con demandas de gas a la escollera. Y el caso de EDEA, planteó una de mínima y de máxima y acá vamos a hacer un redondeo general respecto de la infraestructura. De mínima en el sentido de extender según las demandas, fundamentalmente de la demanda que requiera la terminal de cruceros, hay una de mínima que se podría extender desde donde se abastece al INIDEP si las demandas no son fuertes y una de máxima que debería hacerse en caso que la terminal de cruceros requiera una demanda importante, una extensión directamente de la central 9 de julio donde ellos deban hacer conexiones. En el ámbito de las discusiones se ha planteado lo siguiente. Se plantea una terminal que abastezca a los cruceros desde un punto de vista de ofrecerle absolutamente todos los servicios, de ofrecerle una instalación respecto a la potencia de energía eléctrica, de abastecimiento de agua, con todas las características que podría tener una terminal de cruceros de las más grandes, en el sentido de atraer cruceros o como planteaba en este caso EDEA, una de mínima en función de cuáles van a ser las características de esa terminal, es una terminal de paso, no es una terminal en la cual desde aquí parten cruceros quienes tendrían la necesidad de reabastecerse desde todo punto de vista de infraestructura, es un terminal de paso que no va a requerir de determinadas o importantes demandas, tanto de agua o de energía eléctrica. Y esa es la determinación que se tomó, no hacer grandes obras de infraestructura para abastecer los cruceros. Y en el caso de nocturnidad los locales que van a estar ubicados ahí no requieren de una gran demanda como ésta que decíamos en el caso de hacer una terminal de importancia. Una serie de elementos que también se analizaron, como las normativas del sector y las condicionantes que plantean las normas internacionales respecto de las detecciones que deben plantearse en la escollera por el código internacional para protección de buques he instalaciones portuarias. La gente de Puertos planteó las necesidades de dejar sectores que deben ser destinados directamente a la operatoria portuaria que no pueden por código internacional ser ocupados por alguna otra actividad. Vamos a volver sobre este tema cuando hablemos sobre la zonificación de la escollera, pero básicamente aquí está planteado con qué normativa internacional se están planteando las restricciones portuarias. Todas estas cuestiones son las que se pudieron juntar para permitir un análisis del sector; no tenemos infraestructura, tenemos que hacerla, qué pasa con las superficies, qué es lo que queremos mantener, cuáles son las demandas de los actores involucrados, hasta dónde podemos llegar con esas demandas. ¿Es factible hacer todo esto? En cualquier actividad que nos planteemos, debemos decir en qué condiciones es factible, cuáles son las condiciones. Lo que se analizó en principio es la disponibilidad de espacio o suelo vacante que posee la escollera; eso es un determinante, un condicionante porque no es un campus para llevar metros cuadrados indiscriminadamente. La escollera tiene un límite de suelo vacante, es lo que vamos a tener que considerar respecto a qué

es lo que vamos a incorporar como actividad y como metros cuadrados. Es importante tener en cuenta las propuestas de los actores, qué pretenden y hasta qué punto es posible llevarlas adelante en su totalidad. La ampliación de los servicios de infraestructura en los niveles posibles de inversión. Las razones de seguridad que sí o sí deben cumplirse por la asistencia masiva de pública, por las características que posee en el enclave y por estas normas internacionales por la mixtura de actividades que se van a generar: portuarias y recreativas. Es esto de la coexistencia de los nuevos usos a implantar con actividades disímiles. Es factible en tanto y en cuanto y por estas condicionantes que se analizaron, se estipule un acotado dimensionamiento en cuanto a la cantidad y superficie de los usos a desarrollar. Que se establezcan convenios de manejo del complejo en general con la participación de las diversas jurisdicciones que poseen presencia en la escollera. Decimos que no se pretende que se instalen ciertos privados y, por el otro lado, hay jurisdicciones tanto de Prefectura, del Municipio o del Consorcio Portuario. Todos mancomunadamente debemos llegar a un acuerdo que podemos llamar un plan de manejo de la escollera; de alguna manera todos van a tener que cumplir sus responsabilidades en el sector.

Sr. Presidente (Artime): Bruno, como hay un montón de entidades, lo que te iba a pedir es si lo podemos desarrollar más sintéticamente y más rápido o yendo directamente a la parte de zonificación, que ha sido uno de los puntos que más cuestiones ha traído.

Sr. Recchia: Ahora paso a eso. Solamente quería acotar que estas condicionantes ... para que no quede en el aire las cuestiones de la zonificación que también se diseñe un sistema de seguridad y protección que contemple el cumplimiento de la normativa específica y que la intervención contemple la articulación del paseo costero. El costo de infraestructura es posible bajarlo en tanto las empresas prestatarias trabajen de alguna manera mancomunadamente, es decir, por un mismo canal de servicios, lo cual reduce los costos. Decíamos de hacer un programa de necesidades de las actividades de la escollera y plantear las pautas y criterios proyectuales para esas funciones requeridas, no dejarlo al azar. Hacer una zonificación de los distintos sectores de la escollera a través de un concurso de ideas, que nos permite tener mayor diversidad de alternativas para decidir el proyecto y tenemos un cronograma de etapas para hacerlo. Existe dentro de la zonificación la necesidad de hacer, por un lado, una serie de locales gastronómicos, la terminal de cruceros y el paseo público peatonal. Se han dividido en tres áreas la escollera con diversas superficies. Por un lado, la cara sur es la que tiene la restricción portuaria por la operatividad portuaria en un ancho que de los 15 a 20 metros. Eso no se restringe en lo que actualmente está funcionando, solamente con los cruceros en la parte más angosta del morro. El sector de accesos y egresos es una franja que utiliza la cara norte como frente a la ciudad, con el paseo público, con las mejores visuales hacia la ciudad. El sector de la punta del morro, angostamiento de la escollera, un sector destinado únicamente a paseo público peatonal, donde no accede el automóvil; es el sector donde se ubicarían los locales de nocturnidad. Y el sector destinado a la terminal de cruceros. Esta idea que se planteó a partir de esas condicionantes ... observen, esto no son proyectos, son ideas preliminares, criterios o pautas proyectuales para determinar un concurso, en el cual empiezan a aparecer un montón de dudas, de datos que falta analizar. Pero de alguna manera hay una idea a partir de esa zonificación que estamos planteando. Un sector público peatonal, de libre acceso, sobre la cara norte de la escollera, que llegue hasta el sector peatonal del fondo o angostamiento de la escollera, como se ve en ese sector amarillo. Los ingresos y egresos vehiculares por frente al edificio del INIDEP, lo verde es el sector destinado a nocturnidad, que son 18.000 metros cuadrados, pero para nocturnidad y en función de la superficie de los locales, hay 8.000 metros cuadrados para establecer en ese sector. Hay 18.000 metros cuadrados disponibles, se prevé construir 8.000, con una superficie semicubierta de 3.000 metros cuadrados más para expansión diurna, para tener usos durante el día y la noche. La intención es, si relacionamos los indicadores urbanísticos que en cualquier punto de la ciudad se empiezan a dar en relación a lo construido, acá de 18.000 a 8.000 estamos invirtiendo lo que se da en la ciudad. La mayor cantidad de metros es para paseo público y espacios libre y una menor cantidad de espacio como superficie cubierta. Esto lo estuvimos analizando y por eso determinamos estos valores y a la vez con indicadores urbanísticos. Por otro lado, la franja de operatividad portuaria, que va a

tener un acceso independiente por sus diversas actividades, y que puede servir –a propuesta del Cuerpo de Bomberos- como un corredor antisiniestral. Entonces, tratar de mantener no solamente aquel acceso sino que esto sirva a la noche como corredor antisiniestral y de ahí el plan de manejo: todos los organismos intervinientes o con presencia en la escollera deben estar de alguna manera presentes en el manejo conjunto de la escollera. El último sector es el sector peatonal, donde no accedería el automóvil. También vemos diversas situaciones de propuestas que se podrían dar y un cronograma tentativo de actividades por dos puntos básicos que hay que atender. Hay un punto fijo que es febrero de 2010, esa es la regata internacional. El Consorcio Portuario requiere hacer obras de infraestructura para recibir a la regata internacional y entonces plantea por dónde hacemos los trabajos que debemos hacer. Hagamos el concurso, tengamos el proyecto antes (por eso se elevó al Concejo Deliberante la necesidad de hacer el concurso de ideas) y tengamos el concurso y las otras etapas con anterioridad. Así, si el Puerto necesita hacer infraestructura, la hace básicamente cuando tengamos el proyecto por los lugares que deberíamos hacerse y no que luego haya que romper o vayamos al revés. El proyecto se estableció hacerse mediante un concurso de ideas; esto se establece a través de un convenio entre el Ejecutivo y el Colegio de Arquitectos, que fue lo que se mandó al Concejo Deliberante para plantear su aprobar y largar el concurso de ideas con la organización del Colegio de Arquitectos, que ahora Castorina les va a explicar básicamente en qué consistía. Esto es lo realizado hasta ahora. Esto es lo que se ha planteado como recopilación de información, no hay proyecto definitivo. El proyecto lo necesitamos a partir de ahora para que las empresas prestatarias dimensionen (si no, no nos pueden dar costos) y cerrar con los distintos actores y se plantee como gestión de esto que es un proyecto que se va a ir desarrollando abriendo a los demás actores intervinientes. Castorina va a explicar en qué términos se plantea el acuerdo entre el Colegio de Arquitectos y el Intendente para la realización de un concurso de ideas.

Sr. Presidente: Arquitecto Castorina, presidente del Colegio de Arquitectos.

Sr. Castorina: Buenos días. Sintéticamente voy a tratar de explicar el cálculo del concurso y el por qué del concurso. A partir del informe de prefactibilidad realizado por el Plan Estratégico, lo que sigue es quién ejecuta el proyecto; para saber lo que hay que estudiar las normativas, y hacer un proyecto o anteproyecto de viabilidad de la construcción. Lo que se barajó eran dos cuestiones. Una cuestión es que el proyecto venga dado por el gobierno provincial; la segunda cuestión es que lo haga el gobierno municipal. Nosotros, como defensores del concurso público, lo que siempre apoyamos y llevamos adelante es la realización de la obra pública por intermedio de concursos públicos, por lo tanto, esto fue aceptado por el Ejecutivo Municipal. Apoyamos la realización de obra pública por intermedio de concursos públicos porque garantiza la transparencia, la libre competencia, la libertad de propuestas e ideas, igualdad de oportunidades de los participantes, garantiza un fallo justo y la difusión de la propuesta. En tal sentido, el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito IX ha realizado en estos años de existencia varios concursos, tanto a nivel nacional, provincial, distrital, regional. Lo que se determino es realizar un concurso distrital -porque además estaba la propuesta de hacerlo más económicamente posible- con la Municipalidad como patrocinante y el Colegio de Arquitectos como organizador. El Colegio tiene un listado de jurado y asesores, que se sortean en reunión de comisión directiva y este asesor es el encargado de hacer las bases. Respecto a este tema de las bases, el informe que realizó el plan estratégico es un dato más para realizar las bases; no son las bases. Definir un concurso de ideas es un concurso a nivel croquis, a nivel de realizar planos de planta pero no acotado y sin tener en cuenta la infraestructura; es un tema de croquis preliminares, con alzadas, con plantas, con la construcción como corresponde, pero a nivel de croquis preliminares, entonces el costo se ve reducido porque al no estar la infraestructura considerada y al no estar considerados los espacios libres (aunque sí lo consideran los postulantes) hace que esto lleve a una reducción del costo del concurso, que en el acta-acuerdo propusimos un costo de \$93.000. De esto, \$70.000 son para abastecer los premios (primer premio, \$40.000; segundo, \$20.000; tercer premio, \$10.000) en caso que el jurado así lo considere, también puede declarar desierto algún premio. El costo del concurso se ha hecho lo más reducido posible y teniendo en cuenta que muchos de los jurados van a trabajar ad

honorem, como el representante de la Municipalidad, el representante de CARBA y el representante del gobierno provincial. Esta es más o menos la postura del acta-acuerdo. El asesor elaborará las bases teniendo en cuenta esta información y otra información que pedirá tanto al Municipio, como la Armada, como a los Bomberos, como al Consorcio Portuario, a CARBA. Las bases deberán ser lo más explícitas posibles, porque así se ahorra después el tema de las consultas a las bases y ahí siempre se pierde un poco más de tiempo. Respecto al plazo del concurso –que está dado en cincuenta y pico de días- es un plazo acotado pero hay que tener en cuenta que el artículo 4º de FADEA dice que un concurso debe durar lo que aproximadamente dure una encomienda de trabajo de las mismas características. Nosotros consideramos que cincuenta y pico de días para realizar un concurso de ideas es suficiente. De todas formas, no es excluyente. Si los participantes piden fundadamente al jurado que se extiendan los plazos, se considerará la viabilidad e extender los plazos. Cualquier cuestión o pregunta que se tenga, los asesoraré. Muchas gracias.

Sra. Coria: Antes de darle la palabra al licenciado Diego Gorgal, en virtud de que tenemos gran cantidad de entidades interesadas en exponer, vamos a solicitar que cada intervención no exceda los dos o tres minutos, para dejar tiempo luego a las consultas que seguramente van a surgir. De esta manera, todos podremos participar, de preguntar y que la jornada sea lo más fructífera posible. Licenciado Gorgal, tiene la palabra.

Sr. Gorgal: Muchas gracias por la invitación a participar en esta jornada. Desde el gobierno de la provincia de Buenos Aires la verdad que celebramos esta iniciativa de generar una jornada de reflexión dado que es sumamente importante que un problema público, que requiere una política pública, se formule de manera pública y se debatan las distintas alternativas para generar y formular una política pública. No quiero utilizar mucho tiempo, solamente marcar algunas cuestiones vinculadas a lo que ha sido la intervención del gobierno provincial en este proceso. El 26 de agosto del año pasado se firmó una carta intención entre la Ministro de Defensa de la Nación y el Gobernador de la provincia de Buenos Aires que dio el puntapié inicial desde el punto de vista jurídico a la generación de un marco de discusión entre las distintas jurisdicciones involucradas (Nación, Provincia, Municipio) en base a determinados criterios que debían dirigir ese proceso de discusión. El 2 de febrero de este año se firmó finalmente el convenio, que de alguna manera la intervención de la provincia busca facilitar un marco institucional y jurídico de manera que pueda ser factible la solución que desde el punto de vista local se crea conveniente para atender esta cuestión. La solución que por consenso surja va a ser apoyada por el gobierno provincial, cualquiera sea la orientación dentro de este marco que se ha venido gestando entre las distintas jurisdicciones. Por un lado, el convenio establece la cesión onerosa (el Tribunal de Tasación de la Nación va a fijar el canon que será afrontado por las partes) por parte del Estado Nacional por 30 años -con posibilidad de ser renovados- y a su vez establece que deben ser cumplidos los distintos criterios de factibilidad técnicos que un proyecto de esta envergadura debe sortear dado que pretendemos que esta solución sea integral y que no contenga o entrañe algún inconveniente. Este convenio –que entiendo es público- busca darle desde el punto de vista del Gobierno Nacional, de la Provincia y de la Municipalidad el marco jurídico-institucional adecuado para ser factible la solución que se crea más pertinente y apoyarla desde la Provincia con todos los recursos que estén a mano porque consideramos que en algún aspecto como la terminal de cruceros es algo que va a generar beneficios potenciales muy grandes para la comunidad, para la Provincia, y por ello es que atendemos este proyecto con sumo interés. Quedo luego a disposición para cualquier pregunta.

Sra. Coria: Comenzaríamos entonces con la lista de oradores. Vamos a tratar de agrupar en función de los temas y luego vamos a entrar en la etapa de las preguntas. Ingeniero Darío Sócrate, de la Cámara de Armadores de Buques Pesqueros, tiene la palabra.

Sr. Sócrate: Buenos días a todos. Mi nombre es Darío Sócrate, soy presidente de la Cámara Argentina de Armadores de Buques Pesqueros de Altura. Quiero agradecer la posibilidad de participar en esta jornada, creo que es más que importante que cada uno de los actores

involucrados en esta situación puedan emitir su opinión, sus dudas o sus consultas. El planteo que queremos hacer desde la Cámara es que se tenga en consideración las evaluaciones y análisis que hagan para el desarrollo de este proyecto en lo que se refiere estrictamente a la actividad pesquera en el puerto de Mar del Plata. Como todos ustedes saben, la terminal portuaria está prácticamente colapsada en cuanto a la disponibilidad de muelles, en la zona operativa de jurisdicción del Consorcio Portuario es prácticamente imposible desarrollar una actividad normal sin accidentes y sin costos elevados en virtud de la cantidad de barcos que operan desde Mar del Plata. Cada movimiento operativo para las descargas siempre está acompañado por el corrimiento de algunos otros para que este espacio sea generado y poder operar; en la descarga el movimiento de camiones en los muelles complica la propia circulación y a esto hay que agregarle todo lo que es alistamiento en cuanto a insumos, víveres, hielo, combustibles, que genera toda una circulación de camiones por los muelles que hace que la operatoria esté realmente complicada. Cuando se planteó la posibilidad de utilizar la escollera norte para este destino o cualquier otro, el primer planteo que se nos ocurre es que no se olviden de tener en cuenta que si sacamos de zona operativa un muelle más en Mar del Plata, la complicación puede ser mucho más grande de la que ya es ahora. Escuché atentamente la presentación, están hablando que para la zona de operatoria portuaria una franja del orden de los 15 a 20 metros. En esos lugares se produce alistamiento, movimiento de camiones de combustibles, carga y descarga de materias primas, insumos, víveres y demás, con lo cual tengan en cuenta que esa circulación no puede ser restringida porque en caso que la Armada – que es en definitiva quien autoriza los giros hacia la escollera norte- proponga que la operatoria portuaria va a ser restringida exclusivamente a atraque de buques, realmente la complicación va a ser mucha. En la escollera norte atracan buques de gran escolara (60, 70 metros), llevar la operatoria de alistamiento de esos buques a los muelles comerciales que ya están colapsados sería realmente una complicación. El planteo es que por favor esto sea tenido en cuenta porque realmente la situación que puede generar puede ser bastante compleja. No soy un especialista en el código PByP ni en cuáles son las dimensiones estrictas que se necesitan para que un camión de combustibles pueda girar y dar la vuelta para volver a salir; lo que sí digo es que se consulten a las autoridades del caso para que estos movimientos estén garantizados, que la operatoria portuaria quede aclarado que no es sólo que el buque atraque en el lugar y quede quieto ahí; ese buque debe hacer reparaciones. Pero en lo que se refiere a la operatoria portuaria, sumado –por ejemplo- a una posibilidad de obtener los fondos para hacer el mejoramiento de la escollera norte para poder volver a autorizar las cargas y descargas de exportación, no sea cosa que esto luego se vea imposibilitado. Nosotros estamos a favor del mejoramiento, del crecimiento, del desarrollo, de la modernización y de todo lo que le convenga a Mar del Plata. Estamos a favor de la terminal de cruceros, estamos a favor de que se haga lo que haya que hacer para mejorar la calidad de vida de todos los marplatenses. Pero sí esto no puede hacerse en la posibilidad de coartar una de las actividades más importantes, como es la actividad pesquera. Nada más, muchas gracias.

Sra. Coria: Florencia Garrido.

Sra. Garrido: Buenos días a todos. Mi nombre es Florencia Garrido, represento a la Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata, asociación civil sin fines de lucro, que funciona en Mar del Plata desde 1976, cuyos objetivos son acompañar al sector naval en sus actividades de desarrollo industrial y coordinar esfuerzos para solucionar los problemas del sector. Actualmente está integrada por más de veinte empresas, entre las que se encuentran astilleros, talleres de reparaciones, talleres metalúrgicos, talleres de electricidad naval, electrónica y comunicaciones, de refrigeración, de motores navales y talleres de hidráulica y neumática. Para dimensionar la importancia que tiene la región de Mar del Plata para la industria naval a nivel nacional, me remito a los datos de la encuesta realizada por el CEP (Centro de Estudios para la Producción) en el 2005 que muestra la localización geográfica de la industria naval en el país. Este estudio muestra que el 82% de las empresas se ubican en distintas localidades de la provincia de Buenos Aires, siendo Mar del Plata la más importante con el 31%, caracterizada por una industria pesada vinculada a la actividad pesquera y con un incipiente desarrollo de la

industria liviana. El sendero evolutivo del sector naval de Mar del Plata desde mediados de la década del '60 permitió, más allá de los vaivenes políticos y económicos, estructurar un distrito productivo compuesto por cuatro astilleros y más de cincuenta talleres navales. Estas empresas son en general, pequeñas y medianas, una preponderancia de empresas familiares, articuladas principalmente en torno a la actividad pesquera y se ubican dentro del puerto de nuestra ciudad y en las zonas cercanas al mismo como consecuencia de su actividad productiva aliada al mar. En el gráfico vemos un plano del sector del puerto donde según la especialidad se ubican las empresas dentro del puerto y en la zona portuaria. Se conforma así un tejido productivo de más de trescientas empresas si consideramos la cadena productiva completa con los proveedores que poseen una dinámica que se puede observar en el siguiente mapa, donde talleres navales articulan entre ellos brindando servicios a los astilleros vinculando con las empresas armadoras en este caso hacia delante y hacia atrás con sus proveedores. Asimismo estos talleres de servicio se vinculan directamente con las empresas armadoras. Las empresas del sector emplean a más de mil quinientos trabajadores que en su gran mayoría son trabajadores altamente calificados, cuyo reconocimiento alcanza los estándares internacionales. Nuestra institución ha trabajado fuertemente junto a otras instituciones educativas y gubernamentales para formar y recuperar estas capacidades. Desde el año 2000 se han realizado más de treinta y cinco botaduras de embarcaciones de la industria naval pesada producidas localmente y varias botaduras de barcas fuera de Mar del Plata pero vinculadas a astilleros locales. Los astilleros de la ciudad ponen en seco para el servicio de reparaciones más de cien buques por año. La industria naval de Mar del Plata y especialmente aquellos talleres de reparaciones navales que no cuentan con medios de puesta en seco y que realizan trabajos en los buques a flote, trabajan activamente dentro del área del puerto de la ciudad administrado por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata. Les quiero mostrar fotos de las actividades. Estas imágenes fueron tomadas a fines de enero, son imágenes recientes del puerto y de la escollera norte. En el servicio de reparaciones se cuenta con actividades tales como el cambio y reparación de motores y cañerías, alargues de buques, mantenimientos de plantas, instalaciones eléctricas e hidráulicas y construcciones de piezas como tangones, hélices, portones de pesca, guinches, líneas de ejes, maquinas hidráulicas entre otras y estos talleres cuentan con maquinaria importante para la manipulación de estas piezas que son de gran tamaño, que deben trasladarse para su instalación o reparación, para lo cual es necesario contar con un espacio adecuado para la logística en el muelle. Es importante destacar que el mayor ingreso por reparaciones que realizan estas empresas, corresponde a buques con puerto de asiento en otras localidades del país, que eligen el puerto de nuestra ciudad y a nuestra industria para sus reparaciones habituales. Por lo general, a estas embarcaciones se le otorga el permiso de estadía para su reparación en el espacio de la escollera norte como pueden ver en este momento. Los empresarios en general observan algunas dificultades en la regulación de las actividades que se desarrollan en la zona portuaria y están sufriendo serios inconvenientes por no existir en nuestro puerto espacios físicos asignados para tareas de reparaciones. Concretamente en el pasado mes de octubre el Consorcio Portuario de Mar del Plata, le negó el ingreso a cinco buques que venían a realizar importantes trabajos de reparaciones en talleres navales de nuestra ciudad alegando la falta de espacio físico por estar los muelles operativos supuestamente colapsados. Esta negativa le generó un perjuicio muy grande a la industria naval marplatense. Asimismo se pretendió cobrar tarifas desproporcionadas y fuera del alcance del tarifario vigente, hechos que motivaron a las empresas armadoras que decidan realizar estas reparaciones en otros puertos del país. Al respecto sabemos que se están evaluando inversiones millonarias para ampliar los muelles cuando existen frentes de atraque ociosos o subutilizados en la misma escolera norte y en otras zonas de la dársena interior de la Base Naval de Mar del Plata que podrían dar respuesta inmediata y sin costo alguno a esta supuesta falta de espacio. Asimismo en la misma escollera sur con baja inversión y muy poco dragado se podría ampliar la capacidad operativa del puerto. Independientemente de la decisión final que se tome con respecto a la escollera norte, la Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata desea fijar su posición para que se reserve el frente de atraque de mínimo trescientos metros de la escollera y un espacio de circulación y maniobras adecuados para operatoria portuaria y la reparación de los buques que allí se amarran, estimada en unos setenta metros de ancho. También debemos señalar que diversos astilleros, talleres y

otros permisionarios, ubicados en las zonas portuarias ha realizado a su costo y cargo todas las obras necesarias para llevar a sus predios la red cloacal, energía eléctrica y gas. Algunos han realizado importantes inversiones edilicias y sin embargo poseen permisos precarios por plazos exigüos o directamente sin renovar y estamos hablando de industrias. Por eso reclamamos que exista la misma voluntad política y las mismas facilidades que se plantean para abordar los problemas de la nocturnidad, para resolver los problemas de una industria de nuestra ciudad que posee un perfil tecnológico productivo altamente competitivo que genera redistribución de riqueza y mantiene mil quinientos puestos de trabajo durante los trescientos sesenta y cinco días del año. Nada más y muchas gracias.

Sra. Coria: Tiene la palabra el señor Oscar Fortunato, del Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas.

Sr. Fortunato: Buenos días, mi nombre es Oscar Fortunato, yo soy el presidente del Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas que agrupa tres grupos empresarios que son los que operan con la mayor flota de barcos de gran porte y de mediano y pequeño porte en el puerto de Mar del Plata. Toda nuestra operatoria, la tenemos en planta y en barcos en el puerto de Mar del Plata. No tenemos operatoria fuera del puerto de Mar del Plata, salvo una pequeña instalación en el sur del país, con lo cual nuestro trabajo está en el puerto de Mar del Plata. Quiero coincidir plenamente con lo que dijo Darío Sócrate de la Cámara de Armadores y coincidimos plenamente con lo que planteó la gente de la Cámara de la Industria Naval. Nosotros –y esto me remonta a mucho tiempo atrás, cuando escuchaba la presentación de la señorita que expuso por la Cámara de la Industria Naval- teníamos en una época todo precario, teníamos permisos de uso de suelo precarios para nuestras fábricas –que lo seguimos teniendo- teníamos habilitaciones precarias, teníamos permiso de pesca precarios y teníamos uso de suelo dentro del puerto precarios, para un tiempo nada más y somos una industria que invierte muchos millones –ustedes lo pueden ver- y genera riquezas por muchos millones, pero invierte muchos millones y tiene toda su base de trabajo en forma precaria y además siempre el puerto fue un lugar donde se plantearon otro tipo de actividades –desde hace mucho tiempo- distintas a las del puerto. Yo quiero decir algo muy simple porque creo que Darío Sócrate y la Industria Naval lo dijeron muy claro. El lugar que vamos a utilizar es un lugar que no existía, lo creamos todos los que estamos acá, lo crearon nuestros abuelos, se creó con dinero público todo ese lugar. Ese lugar es un muelle. El muelle cuando se hace se crea para algo, no se crea para cualquier uso, se crea para algo. Ese muelle tiene dos sentidos, delimitar el puerto en la zona norte, es el muelle de abrigo del puertote la zona norte y además hacia adentro el puerto es un muelle de atraque y quiero que sepan que es uno de los pocos lugares que tiene un alto calado para poder incorporar barcos de gran porte en ese lugar. En los muelles interiores así como en la entrada del puerto hay un problema de banco, también hay un problema de acumulación de arena y de residuos en los muelles interiores, ese muelle es un muelle de buen calado. Yo diría distinto pero con el mismo concepto de lo dijo Darío, no es que estamos de acuerdo con nada, no estamos en desacuerdo con que se haga nada, pero que se privilegie fundamentalmente la función de un puerto. Yo escuché la presentación del Plan Estratégico y me parece brillante, pero hay algunos puntos que no están resueltos y creo que son puntos clave. Primero, el espacio entre el muelle de atraque, entre el frente de atraque y el ancho que se necesita para operar, ese es el primer punto. El segundo punto son los nudos de concentración y de cruces de coches y de vehículos y después es la seguridad de incorporar en esa zona una gran cantidad de gente. Permítanme lo que voy a decir, no lo tomen a mal, van a confluír en la noche –porque la actividad portuaria es en la noche- tribus urbanas diferentes, tengamos esto claro, porque tal vez trasladamos un problema que además cada uno de esos locales que está en ese lugar fue habilitado. Yo he visto fotos –no sé si a muchos les pasó como a mí – que veo una foto en 3D brillante donde el frente de Mar del Plata lo transformamos en un paredón, en un parapeto, provocando sombra sobre otro lado. Les pregunto ¿esto mismo vamos a hacer dentro de unos años con la zona de Güemes? ¿En la zona alrededor de Güemes, cuanta gente come todos los días, las cañerías de OSSE aguantan tanta gente trabajando allí, esto mismo lo vamos a hacer dentro de diez o quince años en Guemes, vamos a trasladar a otro lugar, no tendríamos que pensar en una cosa mucho

más integral para solucionar esto? La señorita de Industria Naval planteó algo muy claro, dijo “hay otros lugares de atraque” y es cierto, si hizo un trabajo muy grande en el puerto de Mar del Plata sacando todos los barcos, creo que fue un trabajo muy grande de la Provincia, la Comunidad Económica Europea puso dinero, de la Prefectura y del Consorcio, se sacaron todos los barcos que estaban encallados allí, que estaban abandonados allí. Ese es un frente de atraque importante. Ustedes vieron una foto donde hay –en esa foto- en ese momento sobre el muelle de la escollera norte dieciséis barcos; esos dieciséis barcos meterlos en el puerto- acá hay gente que conoce de la actividad- saben que no hay lugar para ponerlos, entonces pensemos realmente si solucionamos un problema pero generamos otro más grande. Lo único que nosotros pedimos- estamos de acuerdo con todo, mientras se haga en la medida que la actividad fundamental del puerto se conserve y se conserve bien, no estamos en contra de ningún proyecto, queremos poder seguir trabajando en el puerto de Mar del Plata bien. Gracias.

Sra. Coria: Están presentes funcionarios del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, pero han solicitado manifestarse a través de una nota que ha sido elevada por el licenciado Lascano interventor del mismo y elaborada por el auditor interno. Luego de la introducción de agradecimiento a la convocatoria manifiestan: “Esta auditoría interna quiere hacer llegar su preocupación con respecto al impacto que dichas actividades, la terminal de cruceros y el traslado de comercios vinculados a la actividad de nocturnidad, podrían tener sobre las actividades de investigación que desarrolla este Instituto, particularmente las relacionadas con los comercios vinculados a actividades nocturnas que actualmente están instalados sobre Alem. En el ala este del edificio el Instituto ha instalado desde hace muchos años la estación de maricultura en la que se desarrolla el programa “Desarrollo de Técnicas de Cultivo de Organismos Marinos”, actualmente destinado a la especie lenguado. Son muchos años de desarrollo que lleva este programa con mucho esfuerzo y recursos invertidos, con el objeto de analizar y evaluar el comportamiento de la especie para su reproducción en cautiverio a fin de realizar una explotación comercial posterior. Las características de la especie, su reproducción y otros aspectos del cultivo, requieren de condiciones de habitabilidad especial similares en lo posible a su ámbito natural, a los cuales las actividades que se trasladarían en su proximidad podrían alterar. Razón por lo que no sería posible llegar a estudios valederos sobre la factibilidad de estos cultivos. En ese sector, por otra parte, también se cultivan algas marinas a cielo abierto que luego son utilizadas en la elaboración del alimento para los peces y habría que considerar si las emanaciones no tendrían efecto sobre dicho cultivo. Otra cuestión a analizar es la insuficiencia en la provisión de agua que se verifica en la temporada de verano producto de la mayor demanda en el sector, que en este caso se vería acrecentado por la instalación de otros demandantes. Es evidente por lo tanto, que el traslado de bares y otros negocios similares que actualmente se encuentran en la calle Alem y sus inmediaciones, tendrían un impacto directo en las actividades que este Instituto desarrolla teniendo en cuenta además que estamos en el acceso al sector donde se instalarían. Por todo ello, estimo que el Instituto debería analizar plantear esta preocupación ante las autoridades municipales y miembros del Honorable Concejo Deliberante a efectos de alertar sobre los aspectos arriba señalados”. Esta ha sido la participación del INIDEP. Vamos a continuar con el uso de la palabra. Invitamos a la Asociación de Fomento Playa Grande.

Sr. Carricart: Dado el escaso tiempo hemos resumido la presentación, vamos a tomar tres aspectos de nuestra problemática y nuestra decisión de participar. Agradecemos mucho al Concejo Deliberante, a la señora Cristina Coria por la invitación. Nuestro reclamo insistentemente apuntó a una solución de la problemática mediante el cumplimiento de la ley – tan simple como eso- eso lo hemos manifestado en distintas jornadas de trabajo. Resulta innegable que la mayor concentración de locales nocturnos el día de hoy se encuentra en nuestro barrio, locales que como restaurantes, cafés o bares, clara, visible y sistemáticamente violan sus factores de ocupación y realizan actividades no contempladas en sus habilitaciones como lo es el baile, que es lo que en definitiva atrae a la gran cantidad del público al barrio. La propuesta de traslado más allá de los detalles técnicos, inversiones necesarias y demás problemáticas no son ajenas. No fue un proyecto ideado ni presentado por los vecinos, solamente fue visto como

una solución a futuro y –remarcamos- la única en nuestro largo periplo de reclamos. La agresión permanente a nuestros derechos más fundamentales debe ser resuelta de manera definitiva, entendemos que la solución esta en manos del Estado Municipal, quien tiene que velar por el resguardo de esos derechos y ya que con controles imperceptibles para los vecinos de la zona de conflicto no ha resuelto la problemática, deberá encontrar la manera de darle fin a esta situación. Aquella propuesta que establezca soluciones de fondo, no de parches y que tienda a la protección de nuestra calidad de vida, la identidad de nuestro barrio, tanto en el plano urbanístico, como social y cultural, contará con el apoyo de los vecinos. Pedimos encarecidamente a las autoridades y estamentos presentes que activen los medios necesarios para evitarnos pasar otro verano como el padecido en este 2009. Muchas gracias.

Sra. Bozano: La problemática la conocen todos, pero a veces cuando escuchamos este plan que nos parece técnicamente brillante y es un trabajo hecho por profesionales, es un planteo serio y un propósito de la Municipalidad de encontrar soluciones para Mar del Plata, nos parece que hay un malentendido. Se habla de la solución para el barrio Playa Grande de la nocturnidad, como si ese fuera únicamente nuestro problema y el problema de todos los barrios marplatenses. Entonces la Comisión me ha encargado de puntualizar dos o tres puntos, que son conceptos fundamentales, que sin ninguna duda la gente que está en arquitectura, la gente que está en los temas que hacen a este tipo de proyecto lo van a comprender y les pido disculpas por tener que comentarles lo que ya saben, pero parece que no hubiera sido entendido por otras personas que son actores también de esta circunstancia. 1) Objetivos prioritarios: ¿por qué estamos aquí los vecinos representantes de la Asociación Alem? El propósito es colaborar y gestionar ante las autoridades las necesidades de los vecinos atentos a la transformación urbanística y demográfica del barrio en los últimos quince años, deterioro y degradación urbana. El incremento de la población residente en forma permanente ha generado nuevas demandas de tipo ambiental, educacional, cultural y de servicios que hoy no están cubiertas. Deseamos preservar el desarrollo sostenido y armónico de nuestra área y de la calidad de vida de las familias residentes. Por otra parte, resguardar el importante legado histórico natural y urbanístico recibido y que constituye dentro de la ciudad y de la zona un valioso patrimonio para todos los habitantes de Mar del Plata. Con lo cual coincidimos con algunos conceptos preliminares del Plan Estratégico. 2) Tendencias actuales y contrasentido: en estos últimos años, la ciudadanía ha experimentado un importante cambio de percepción acerca de las condiciones mínimas que hacen a su derecho a la salud, al cuidado ambiental y de los recursos naturales, que ya hemos escuchado algunas manifestaciones. A la prevención de accidentes, a las nuevas formas de violencia social y otras cuestiones de similar importancia. Sin embargo y aquí está el contrasentido de este cambio de percepción que todos hemos asumido, hemos sido espectadores de una degradación sostenida de nuestra calidad de vida y de las condiciones edilicias, urbanísticas y de seguridad del barrio. Intereses comerciales reñidos con las más elementales normas de convivencia, infracciones a las normas y reglamentaciones de la Municipalidad de General Pueyrredon, proyectos arquitectónicos de difícil sostenibilidad a nivel servicios, destrucción del patrimonio, caos vehicular, inseguridad, conforman nuestra realidad. 3) Oportunidades de desarrollo perdidas: Los principios de la sustentabilidad no han sido respetados por la anterior administración de la Municipalidad de General Pueyrredon en el desarrollo económico de Playa Grande. Las oportunidades que nuestro barrio ofrece no han sido apreciadas y en su lugar se presentan los principios que hemos manifestado en el primer punto de sustentabilidad, como obstáculos y trabas al desarrollo económico, cometiendo errores gravísimos que son de público conocimiento y son una de las causas que estemos acá debatiendo. Las oportunidades de actividades comerciales se han desnaturalizado y en lugar de ser factores del desarrollo se ha limitado a la precariedad de la demanda nocturna y juvenil. Y acá tendríamos que decir que un observador tendría que decir que esto significa que en algún lugar de los estamentos del poder ha habido corrupción y en algún lugar de algún empresario ha habido una falta total de creatividad, si ha tenido que recurrir a hacer su dinero únicamente de la nocturnidad. El caos generado por las habilitaciones indiscriminadas a comercios, las exenciones a permisos de construcción y el abandono de códigos urbanísticos contra toda lógica ambiental es la realidad, entonces la tarea en esta área temática es revertir esta situación.

Destacar las oportunidades en las que las actividades de desarrollo económico vean en la comunidad sustentable, la mejor y única opción de posicionamiento para el futuro de Playa Grande. Tengo un punto que es la conservación y defensa del patrimonio, porque ha sido muy desagradable ver en la puerta del cementerio un plasma gigante con la propaganda de Coca Cola y video clips, para que se vea de la calle y bailen los chicos de los boliches en la calle, instalados hace veinte días en la puerta del cementerio. No voy a hablar de la conservación del patrimonio porque hay mucha gente aquí que conoce esa problemática. 5) Las bases que proponemos a las autoridades, concejales, empresarios y actores sociales, a todos les proponemos, estas son nuestras bases, nos vamos a entender sobre estas bases, que el barrio de Playa Grande y todos los barrios de Mar del Plata sean una comunidad sustentable, un lugar donde los temas y problemas ambientales, económicos y sociales sean prioritariamente considerados al momento de tomar decisiones. Velaremos como ciudadanos por la preservación del ambiente, el patrimonio natural y cultural, la solidaridad y las normas de convivencia con nuestros vecinos y nuestras familias. Deseamos crear un espacio y lugares seguros y saludables donde vivir, trabajar y recrearse. Es imperioso constituir un conjunto de metas, estrategias, acciones efectivas y sus evaluaciones que la hagan realidad y contribuyan a un progreso permanente del barrio y la ciudad que lo incluye. Es por ello que todo lo que se hace, las decisiones, grandes o pequeñas, serán importantes a fin de crear y obtener ese perfil de comunidad y las vías para trabajar en conjunto por el futuro que todos deseamos y estamos hablando el mismo idioma y las mismas inquietudes que plantean desde diferentes perspectivas, desde diferentes aspectos acerca de la seguridad, de los recursos, de los espacios naturales y de la sustentabilidad. Estamos en la misma vía pero queremos plantear cuales son nuestros problemas, no queremos parches como ha dicho aquí el compañero, no queremos que se entienda que esto es la solución. Agradecemos las soluciones que se busquen.

Sr. Coria: Va a hacer uso de la palabra por la Cámara de Permisionarios del Nuevo Centro Comercial del Puerto, el señor Carlos Alonso.

Sr. Alonso: Ante todo queremos agradecer al señor Presidente del Concejo Deliberante y a los miembros del Cuerpo por permitirnos expresar todas nuestras inquietudes respecto al proyecto escollera norte. Nosotros representamos a la Cámara de Permisionarios del Centro Comercial del Puerto, conformada por los comerciantes gastronómicos del puerto de Mar del Plata. Esta cámara considera que el proyecto Escollera Norte indefectiblemente debe ser dividido en dos factores y debe ser tenido en cuenta en dos factores fundamentales como son, lo operacional y lo netamente comercial. Con respecto a lo operacional, existen elementos sumamente importantes para la toma de decisiones que son la necesidad económica de la ciudad. Todos sabemos que la ciudad depende en un sesenta por ciento de su economía, del movimiento comercial del puerto en todo lo relacionado al tratamiento de mercaderías y tráfico marítimo, elementos fundamentales para la mantención de fuentes de trabajos permanentes. Vale sólo recordar los paros de la pesca, los cien días del año 1998 y noventa días de 2000 y setenta y cinco días de 2005, verdadera catástrofe económica comercial para la ciudad, con el resultado de pérdidas y suspensiones de fuentes de trabajo y con la inminente y profunda merma en el consumo interno. Existen en la actualidad funcionarios municipales que han pertenecido al directorio del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, organismo de administración del puerto, que me voy a permitir nombrarlos porque actuaron muy acertadamente, como el doctor Juan Guinazú, el señor José Lopetegui y el señor Mario Dell Olio. Ellos no desconocen el gran problema operativo ocupacional del sector y entregar un espacio tan importante para la operatividad es cercenarle al puerto el único espacio de expansión existencialmente apto. Sin dejar de lado las medidas de seguridad adoptadas por organismos internacionales respecto al protección de buques y puertos (el código PByP), que obligó al puerto de Mar del Plata al descerramiento de zonas netamente importantes para el control de posibles atentados luego del 11 de septiembre. No nos imaginamos que sean compatibles los boliches bailables con el ingreso de cruceros internacionales a pocos metros y en un mismo sector, como así también acotar la operativa de buques de gran porte con asiento en nuestra ciudad que realizan tareas de asistencia en nuestro puerto. Podríamos ampliar enormemente las necesidades del puerto en

materia comercial, industrial u operacional, pero las cámaras representativas que han expresado acertadamente sus propios problemas ya lo han hecho. Con respecto a lo netamente comercial nos permitimos recordarles que los que conforman nuestra cámara poseíamos nuestro comercio en un espacio genuino para la explotación gastronómica frente al mar, en el sector de la banquina de pescadores. En el año 1977 y mediante el Decreto 3958 del Presidente de facto Jorge Rafael Videla fuimos obligados y expulsados por la fuerza, del sector, porque el decreto rezaba la necesidad de alejar los comercios gastronómicos de los sectores operativos, hacia el sector sur de la avenida Martínez de Hoz y su intersección con la avenida "A". Los comercios fueron demolidos en el año 1982- prácticamente con el personal adentro- y con violencia inusitada. Locales con muchos años de trabajo y con inversiones fabulosas, terminaron en escombros sin mediar una sola posibilidad de diálogo. Fuimos obligados a realizar la construcción de nuevos locales en el sector que en la actualidad se erige en centro comercial del puerto, sector que es un orgullo para la ciudad, levantado con mucho sacrificio, con inversiones privadas, créditos privados no blandos, en un lugar donde la construcción se realizó sobre plateas dado que el suelo no era apto por su relleno, que había sido ganado al mar. Inversiones que costaron la quiebra de muchos de los emprendedores. Las distintas administraciones del puerto y las variadas normas aplicadas desprotegeron a los comerciantes, no permitiendo desde esa fecha y hasta la actualidad la posibilidad de realizar inversiones en sectores aledaños al mar, que son los lugares genuinos que los marplatenses y turistas reclaman. Y nunca permitieron extender más allá de diez años de tenencia a pesar de las grandes inversiones posteriores que se realizaron en el sector, nos fue negado sistemáticamente realizar inversiones sobre la escollera norte y sobre la banquina de pescadores. En la primera y a causa de este debate y esta jornada, porque según respuesta de los organismos oficiales no estaba claro de quién dependía la administración, si de la Armada o de las administraciones del puerto, sea Nación, Provincia o el actual Consorcio. Hoy vemos con asombro la cesión por treinta años de la escollera norte y cómo se digita quiénes serán los beneficiarios, con créditos blandos y con inversión municipal, sin considerar la necesidad de transparencia que cualquier proyecto popular merece. No estamos de acuerdo. Hoy en la actualidad cualquier permiso de uso que se vence en la zona portuaria de acuerdo al Decreto 185/07 debe ser publicado para demostrar el grado de transparencia que intenta ejercer la provincia sobre los otorgamientos de suelos provinciales, a pesar de las cuatrocientas cincuenta familias que en forma indirecta conforman nuestra fuente de trabajo. Somos conscientes que cuando existe la voluntad política de realizar obras o emprendimientos, se ejecutan pese a cualquier tipo de obstáculo que se pueda plasmar. Por eso, de existir la voluntad política de la realización del proyecto Escollera Norte nuestra cámara quiere estar presente o ser tenida en cuenta. Por lo expuesto por los actores principales del puerto, estamos convencidos que se realizará una valuación coherente del proyecto Escollera Norte. Muchas gracias.

Sra. Coria: Capitán de navío Horacio Barilari de la Base Naval, tiene la palabra.

Sr. Barilari: Muchas gracias concejal Coria. Como representante de la Armada simplemente mencionar que el convenio firmado el día 2 de febrero pasado entre el Ministerio de Defensa, la provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de General Pueyrredon prevé taxativamente que el proyecto definitivo sobre lo que se vaya a hacer en la escollera norte debe tener en cuenta la opinión de la Armada sobre los siguientes aspectos. La seguridad física, la protección de la Base Naval, en virtud de la instalación en su cercanías de lo que ha sido denominado como de alta conflictividad, la seguridad náutica en lo que respecta al ingreso y egreso del puerto de Mar del Plata y las necesidades operativas de los frentes de atraque y sobre esto quisiera mencionar los dos aspectos que la componen, que son los espacios necesarios en tierra para que los buques que amarren sobre la escollera operen debidamente y además la compatibilidad con el código PByP cuyo cumplimiento es obligatorio para la República Argentina. Además ese convenio señala taxativamente que se deben respetar sobre la escollera norte las áreas ocupadas por el museo de submarinos y del tanque de combustible y que de determinarse su traslado debería ser a cargo del solicitante. Esos son los aspectos que le competen a la Armada en la formulación del

proyecto definitivo que desarrollarán para las instalaciones que se pretenden en la escollera norte. Muchas gracias.

Sra. Coria: Voy a leer una nota presentada por CAMBYA en relación al traslado de los bares de la calle Alem y a la construcción de un polo nocturno en la escollera norte de nuestra ciudad. “En primer lugar no puede soslayarse que el problema de los bares de Alem no se debe únicamente a su ubicación, es decir no se debe centrar en la molestia que causa a los vecinos, sino que creemos que existen otras importantes cuestiones que tangencialmente se cruzan con la actividad nocturna, tales como seguridad, alcoholismo, drogadicción y accidentes de tránsito. Trasladar dichas cuestiones que ponen en riesgo la vida de nuestros jóvenes a otro punto geográfico de la ciudad, no aparece como una solución a las verdaderas preocupaciones que debemos atender que rodean la diversión de nuestras nuevas generaciones. En virtud de ello se torna imprescindible la presencia del Estado Municipal, no solo vigilando el cumplimiento de las leyes vigentes, sino también aggiornando la normativa, las cuestiones que se presentan en la actualidad, generando una nueva reglamentación sumamente actualizada que elimine los vacíos legales y lagunas legislativas que existen en la actualidad. A tales fines sería conveniente derogar algunas Ordenanzas, modificar otras directivas, para finalmente agruparlas en un único cuerpo normativo que regule la totalidad de la problemática y la incumbencia del sector nocturno. La nueva reglamentación debe delimitar con exactitud los rubros que se habilitan y su consecuente régimen aplicable según cada actividad a desarrollar, localización, superficie, seguridad, salubridad, nivel sonoro, horarios, vibraciones, etc. El mencionado cuerpo normativo permitiría a los inspectores realizar un mejor control del funcionamiento de los comercios nocturnos. A estos fines se puede recurrir a las modernas legislaciones de Rosario o de Córdoba las cuáles resultan concordantes en sus descripciones y enunciaciones a las situaciones que se plantean hoy en día. Nótese que ambos cuerpos normativos modernos intentan hacer luz a situaciones que se presentan habitualmente las que nuestra cámara viene denunciando. Cabe destacar que desde hace tiempo esta Cámara a través de sus asesores jurídicos, viene trabajando en un proyecto de código de la nocturnidad. Por último y en relación al tema que se nos convoca, la implementación de un polo nocturno en la llamada escollera norte del puerto de Mar del Plata, entendemos que la iniciativa aparece sumamente ventajosa en varios aspectos. En primer lugar se generaría un atractivo turístico de esparcimiento único en la ciudad y en la zona. En segundo lugar centralizar en un mismo espacio geográfico a la actividad nocturna, permitiría un mejor y efectivo control municipal del que ya habláramos precedentemente. Finalizando, como ya lo hemos expresado públicamente, como así también al señor Intendente y a los señores concejales, creemos que en nuestra condición de empresarios del mencionado rubro, máxime con la trayectoria que nos respalda debemos tener la posibilidad al igual que todos los comerciantes del rubro de nocturnidad de poder participar del emprendimiento” firma la Cámara Marplatense de Bailables y Afines, integrada por Esperanto, Sobremonte, Bhagavan, Espardaris, Chocolate y Pin up. Tiene la palabra el arquitecto Bengoa de la Facultad de Arquitectura, Centro de Investigaciones Ambientales.

Sr. Bengoa: Buenos días. Nosotros queremos resaltar cuatro puntos para ser breves. El primero es, la necesidad de hacer una buena evaluación de impacto ambiental de este proyecto. Una evaluación de impacto ambiental no necesariamente dice que un proyecto se hace o no se hace, a veces está el mito que una evaluación es un estudio que puede decir esto no se hace. En muy raros casos sucede. Lo que sí debe hacer una buena evaluación ambiental es decir, esto son los impactos ambientales que se van a generar, estas son las medidas de mitigación, este es un plan de manejo, cuanto más detallado esté esta segunda parte, de esta parte de las medidas de mitigación y plan de manejo, mejor será una evaluación de impacto ambiental y estas van a ser también las autoridades que van a tener que controlar que a lo largo del tiempo se sostengan estas medidas de mitigación. El segundo punto que queríamos comentar desde lo ambiental que para ser precisos no habría que hacer una versión de impacto ambiental sino dos o al menos, dos matrices de impacto. Una, ver qué está sucediendo, qué va a suceder en la escollera como todos han expresado. Y otra como bien lo expresaba la gente de la asociación de Playa Grande, hay una serie de problemáticas que no van a desaparecer por el mero hecho de trasladar unos bares –

que no son todos- a algún lugar, habría que hacer una segunda evaluación de impacto ambiental que vea que va a pasar en la actual zona de Alem con el cambio de usos, también existe el determinado cierto mito o cierta creencia a creer que cuando se saca un problema inmediatamente ese barrio mejora. Puede no hacerlo, puede producirse un problema de tuberización, de sectores abandonados etc. el segundo punto sería ese, realizar una buena evaluación del actual sector de Alem. El tercer punto tiene que ver con algo de lo que ha dicho el Plan Estratégico, que es necesario un ordenamiento territorial integral de la ciudad, no se puede contemplar una medida aislada en forma de parche, la gente del Plan Estratégico evidentemente tiene muy buenos estudios y tiene un ordenamiento de la ciudad, pero lo que no se ve muchas veces en la acción municipal –no solamente esta gestión – no se ha visto a lo largo de mucho tiempo, son acciones coherentes que tengan que ver con planes coherentes, una acción aislada no va a cambiar la problemática de la ciudad, es importantísimo que esté implicado en un ordenamiento territorial coherente. Y el último punto es la necesidad de no dar respuestas sectoriales y esto tiene que ver al menos con problemática ambiental que es la que tratamos en el centro donde yo trabajo...la problemática ambiental con la sustentabilidad ambiental y social y hasta política de la ciudad, es decir, hay un fenómeno que los norteamericanos llaman “no en mi patio trasero” hay determinadas actividades que a nadie le gusta tener cerca o al lado de su casa, un basurero municipal, un vertedero de residuos, efluentes cloacales o un boliche. Pero hay que darles soluciones a cualquiera de estas problemáticas que generamos todos, porque todos generamos basura, a todos los jóvenes les gusta ir a bailar, problemáticas que no respondan a una solución de nuevo de un pequeño sector, sino de toda la ciudad, como ciudad, es decir esta es la ciudad, la solución para sustentabilidad de la ciudad debe ser coherente, no mejorar solamente un sector sino mejorar todo. Y el último aspecto de esto que tiene que ver con la sustentabilidad ambiental y social de la ciudad es, si hay inversión de fondos públicos, que aparentemente sería necesario una inversión bastante considerable, para la propia sustentabilidad de la ciudad, habría que ver si realmente el lugar prioritario es la escollera o es cualquiera de los barrios carenciados que nosotros conocemos muy bien, si es más importante brindar cloacas a este sector o al sector de la ciudad que no lo posean. Entonces de nuevo se imbrica con el punto anterior –el tercer punto- que es la necesidad indispensable de un ordenamiento territorial coherente y activo en la ciudad. Gracias.

Sra. Coria: Tiene la palabra el ingeniero Horacio Ortale.

Sr. Ortale: Agradecemos la invitación, la recibimos hace poco tiempo, nos pusimos a estudiar una semana y hemos producido un documento que lo vamos a dejar en Secretaría, pero no obstante eso me gustaría leerlo para generar discusión posterior si es necesario. El GIRAN es un grupo de investigación y docencia radicado en la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata, todos somos profesores de ahí y todos nos dedicamos al tema de diseño naval. Trabajamos sobre dos ejes principales, el diseño de artefactos marinos, y segundo pero no menos importante, todo aquello que involucra los intereses marítimos y el impacto de las actividades humanas en el medio marítimo. En el marco de este último ítem hemos seguido con interés y alguna preocupación, los anuncios respecto de utilización que se plantea de la escollera norte sobre el que se está avanzando firmemente. En este punto creemos conveniente definir íntimamente qué se está discutiendo porque entendemos que son tres cosas con diferente nivel de generalidad y lógicas propias. La revalorización de la escollera norte recuperándola como espacio público y de interés turístico, el puerto de cruceros y la escollera como asiento de locales nocturnos o radicados sobre la calle Alem. Sobre el primer punto, revalorización de la escollera norte recuperándola como aspecto público de interés turístico, consideramos que en la medida que no interfiera con su función específica ni produzca un impacto negativo sobre el medio ambiente, cualquier actividad que tienda a jerarquizar este espacio como paseo público es beneficioso y lo que hemos escuchado me parece muy bueno y estamos totalmente de acuerdo. Sin embargo para justipreciar los alcances de esta iniciativa deberíamos tener un proyecto concreto a la vista, lo que nos lleva a los siguientes puntos de debate- eso lo estuve hablando con el arquitecto Castorina- en el puerto de cruceros, en el segundo punto, es una falencia que entendemos la ciudad no se puede permitir. En atención al

resurgimiento que la actividad cruceros ha tenido en los últimos veinte años y especialmente en la última década, se hace imperioso que esta ciudad como destino turístico por excelencia del Atlántico Sur, disponga de un amarradero digno para este pasaje internacional. Si a esto se suma la capacidad instalada de la industria naval local, la conclusión es clarísima, el puerto de cruceros debe considerarse dentro de la agenda de turismo, una política de Estado para la ciudad. Existiendo consenso sobre los puntos anteriormente enunciados el lugar para su instalación, no presenta demasiadas alternativas y dentro de ellas la escollera norte parece ser la más conveniente. Recordemos que se debe disponer de: A) un puerto protegido con calado importante- ya lo dijo el ingeniero Fortunato- y lugar de amarre para un buque de eslora máxima de alrededor de trescientos metros en atención a que los buques de última generación y mayor porte rondan esa dimensión. B) Control a cargo de Prefectura Naval Argentina con establecimiento permanente ya que es esta institución quién por ley tiene poder de policía y jurisdiccional. Esto implica definir y eventualmente diseñar una serie de convenios con las otras instituciones con ingerencia en el sector como Consorcio Portuario, etc. etc. Al menos no hemos visto en el informe del Plan Estratégico que Prefectura haya sido consultada. C) Capacidad de disponibilidad para embarcar o desembarcar un importante número de pasajeros en tiempo relativamente breve. Se debe considerar que estos buques transportan alrededor de dos mil pasajeros y ochocientos tripulantes. La operatoria habitual consiste en que el buque arribe a puerto en las primeras horas de la mañana y el pasaje desembarque para un city tour, compras, o un tour programado que insume el día, realizándose el embarque y partida en las últimas horas de la tarde. Esto significa que deberán salir y regresar al área de embarque al menos mil quinientas personas –entre pasajeros y tripulación- simultáneamente, se deberá garantizar- esto implica una flota de ciento cuarenta vehículos tipo transfer de once pasajeros cada uno- habría que garantizar el estacionamiento y fundamentalmente que no se vean envueltos en una congestión vehicular a la hora del retorno. Se debe de tener muy en cuenta que los cruceros funcionan con horarios muy estrictos y no esperan y esto lo hemos estudiado minuciosamente. El hecho de que los pasajeros no puedan embarcar en horario es suficiente motivo para que el puerto sea descartado como destino. D) Durante el tiempo en el que la embarcación está en el puerto se deberá proveer de la logística para reaprovisionamiento que va desde el agua simplemente, pasando por alimentos frescos, sin descartar algún repuesto o reparación menor. Para este movimiento de mercadería comparable a la reposición de un Supermercado, se debe garantizar el fluido movimiento de los vehículos pesados. E) Instalaciones para el control de embarque. En este punto debemos disentir enfáticamente en el planteo realizado en el Plan Estratégico en el sentido de considerar a este un puerto de tránsito y no de embarque. Apoyamos esta postura en dos consignaciones. 1) Sería un colosal desperdicio de oportunidades tener un puerto de cruceros en la ciudad, pero que el pasajero del sudeste bonaerense o el marplatense para embarcar, deba trasladarse hasta Buenos Aires, tal planteo no resiste el menor análisis. 2) De no existir sistemas eficientes de control la situación de embarque y desembarque de pasajeros sería campo propicio para tráfico de todo tipo de sustancias y mercaderías. Finalmente si le ponemos un puerto de cruceros pero no dejamos bajar a los pasajeros cabe preguntarse ¿para qué queremos un puerto de cruceros? Por último debemos señalar, ante alguna inquietud que hemos recibido de vecinos sobre la posible contaminación que estas embarcaciones producirían, que todos los cruceros se ajustan a normativas internacionales respecto a tratamiento y disposición de residuos. Estas normativas son sumamente estrictas y garantizan que estos buques pese a su tamaño prácticamente no produzcan impacto sobre el medio ambiente. 3) Y último punto. Escollera como asiento de locales nocturnos hoy radicados sobre la calle Alem. Este parecería el punto más lejano al campo de estudios nuestro del GIRAN, pero no lo es si se lo analiza de la óptica del manejo integrado de las zonas costeras, ya que se trata de la implantación de uso de mediano impacto ecológico y alto impacto social literalmente sobre la línea de rivera. Desde este punto de vista creemos poder hacer algún aporte. A) Inicialmente debemos llamar la atención sobre una ley provincial 11.723 que tiene por objeto “la protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del ambiente en general en el ámbito de la provincia de Buenos Aires a fin de preservar la vida en su sentido más amplio, asegurando a las generaciones presentes y futuras la conservación de la calidad ambiental y diversidad biológica”. Esta ley en su artículo 10º establece la obligación de

obtener para toda obra o actividad que produzcan o sean susceptibles de producir, algún efecto negativo al ambiente de la provincia de Buenos Aires y/o sus recursos naturales, una declaración de impacto ambiental expedida por la autoridad ambiental competente- ya lo ha dicho el arquitecto Bengoa- entendemos que este estudio aun no se ha realizado. Además debe verificarse la ingerencia que tiene la ley 12.257 que establece el régimen de protección, conservación y manejo del recurso hídrico de la provincia de Buenos Aires, el Decreto provincial 3202/06 y otras leyes concomitantes como el artículo 58° del Decreto Ley 8912. Este Cuerpo Legislativo debe confrontarse con la idea formulada por el Ejecutivo Comunal y a nuestro criterio deberían ser analizadas antes de avanzar en un proyecto que pueda resultar inviable por imperio de la propia legislación provincial. Superado el largo campo de la legislación vigente, tenemos que detenernos en otro aspecto no menor. No disponemos- y acá les pido disculpas pero no tuvimos tiempo y esto es un poco la experiencia que somos vecinos de esa zona- de datos fehacientes y no figuran en el informe del Plan Estratégico, sobre la cantidad de personas y vehículos que se mueven en el área Alem en una noche típica de temporada. Sin embargo la simple observación nos lleva a aproximar un número. Teniendo en cuenta que el área Alem ocupa actualmente doce manzanas y que el estacionamiento se extiende por las transversales por tres cuadras más, con autos estacionados de ambas aceras, se llega a una cantidad de dos mil cuatrocientos autos, lo que significa doce mil metros cuadrados de estacionamiento y según los planos presentados en el informe del Plan Estratégico –perdón si nos confundimos un poco- para superficie de circulación y estacionamiento se dispone de tan solo cinco mil quinientos metros cuadrados. Esto para considerar solo el estacionamiento, pero lo que más nos preocupa es el problema del ingreso y la circulación en atención a lo que se planteaba con anterioridad sobre la necesidad que tiene el puerto de cruceros de asegurar una circulación fluida. Alem tiene escapes cada cien metros, esta calle es única, es como un carrito, sería una congestión terrible. Se debe recordar que según el esquema planteado para llegar al área de cruceros se debe atravesar el sector comercial. Honestamente no vemos cómo se puede solucionar el problema de circulación y estacionamiento en este exiguo espacio y sí anticipamos una grave interferencia con el funcionamiento del puerto de cruceros. Este es nuestro tema, para nosotros hay una incompatibilidad absoluta entre un puerto y una zona para la nocturnidad, son aspectos incompatibles. Para finalizar, deseamos llamar la atención sobre el nivel de contaminación que las actividades de la nocturnidad puede acarrear al entorno marítimo, puntualmente vemos con preocupación la cantidad de descartables, bolsas, plásticos, botellas, que pueden acabar en el agua del puerto, lo que es peor fuera del espejo de agua y que inevitablemente por la deriva costera terminará en la Playa Grande y en la siguiente sección norte. Señores, la intervención que estamos discutiendo seguramente alterará el perfil urbano y las prácticas sociales en el sector más significativo en la costa marplatense por un largo tiempo y un costo importante. Las cuestiones hasta aquí analizadas no han sido objeto por nuestra parte del estudio detallado y minucioso que el tema merece debido a la falta de tiempo e información fidedigna por lo cual pido disculpas, sin embargo son aspectos muy evidentes para aquellos que tenemos alguna experiencia en este campo, por ello y en atención a la trascendencia de la cuestión planteada, solicitamos sean consideradas con atención y por supuesto ponemos a vuestra disposición todos nuestros recursos para colaborar en todo aquello que esté a nuestro alcance. Nuestra postura es, es clarísimo no hay incompatibilidad de funciones, el puerto y la operatoria del puerto y esto de la nocturnidad. Y después hay una imposibilidad técnica que yo pido por favor a todos los que han trabajado, en la maniobra, en la operatividad, esa calle lateral al muelle tiene que tener como mínimo setenta metros para que los camiones, las grúas y todo lo que hace a la operatoria de un puerto se pueda realizar. Esos quince, dieciséis o veinte metros son absolutamente...es un desperdicio comercial. Y después les recuerdo esto finalmente que cualquier observador de la calle lo puede decir. Mar del Plata tiene un puerto y dos escolleras, la sur y la norte, estamos comprometiendo una escollera para la nocturnidad, cuando en Mar del Plata hay infinitos lugares, a mí me parece que hay que reforzar el puerto, me parece todo magnifico la obra, menos esto que realmente no lo vemos feliz. Nada más, muchísimas gracias.

Sra. Coria: Tiene la palabra el señor Fiolini de la zona sur.

Sr. Fiolini: Buenos días para todos. Son dos o tres puntos nada más. A mi me parece que nadie tiene en cuenta la realidad de la noche en Mar del Plata, ustedes imaginen a todos los chicos borrachos y drogados caminando por la escollera y cayéndose al agua, ninguno tiene en cuenta eso. Los chicos hoy en día están todos “idos”, ustedes imaginen que se droguen un poco de más o que se emborrachen un poco de más y la tarea para Prefectura después es ir a colar el agua, a juntarlos en manada, es una cosa que me parece decirla. Y segundo, veo que la Municipalidad se preocupa mucho por el problema de la ciudad. Nosotros tenemos un problema puntual que es el agua, no tenemos agua en la zona sur de Mar del Plata, hace más de veinte años que estamos pidiendo el agua y veo que se puede operar de forma rápida y directa, ¿porqué no operan en forma rápida y directa para las obras de infraestructura de Mar del Plata en vez de ocuparse de intereses pura y exclusivamente comerciales como es este? Y destinar fondos públicos como los de la Municipalidad para los boliches, me parece que es un poco ido de contexto, en vez de preocuparse por obras públicas, el agua, no estamos hablando de luz, teléfono, es agua, en vez de ocuparse de esas cosas, ocuparse de los boliches sin tener en cuenta los puntos reales, como por ejemplo el peligro para los chicos, y de ahí empezar a mirar todos los otros puntos, que no se puede trabajar en el puerto, yo trabajé en el puerto muchos años y conozco lo que dicen, el lugar del puerto y todo eso, las grúas son larguísimas y no tienen como un auto veinte metros para girar. Nada más, yo quisiera un poco de consciencia de parte de la Municipalidad y de todos los concejales en cuanto a los puntos que se tocaron. Gracias.

Sra. Coria: Señor Villar de CARBA, tiene la palabra.

Sr. Villar: Antes que nada muchas gracias por la invitación. Simplemente nosotros como cámara a quienes no lo sepan les queríamos comentar que después de cuatro años viniendo a la Municipalidad con la gestión anterior y a partir ahora de la gestión del Intendente Gustavo Pulti, en una oportunidad nos invitaron para comentarnos de un proyecto que había surgido en conversaciones con el gobierno provincial acerca de una estación de cruceros y se nos manifestó la posibilidad de trasladar los locales que desarrollan tareas de nocturnidad en Alem a la escollera norte, para solucionar una situación que genera constantemente conflicto con el vecindario, no como dicen los vecinos a causa que se generan bailes, sino a causa de que es tan grande la oferta gastronómica que hay en Alem, es de primera calidad a nivel nacional y también internacional, que cada vez es más la gente que concurre a conocer los locales, ya sean marplatenses y turistas. Al nosotros ver la seriedad del proyecto empezamos a charlar con la Municipalidad y nos empezaron a contar cuales serian los detalles. De la misma manera seguimos hasta ahora en esta situación, lo único que queremos aclarar es que la Cámara de Restaurantes, bares y afines de Playa Grande, firmo una carta de intención para colaborar con el Estado Municipal en un problema que acarrea en la ciudad hace varios años. No es nuestra intención trasladarnos a ningún lado, hicimos invenciones en Alem altísimas, reformamos los locales todos los años, generamos puestos de trabajos en temporada de verano y en temporada de invierno cuando la actividad nos pide a gritos, cerrar los locales, no los cerramos para mantener las fuentes de trabajo. Pero queremos aclarar, que no es iniciativa de la Cámara de Bares trasladarse a ningún lado, si por nosotros fuera nos quedaríamos en Alem toda la vida. La seriedad del proyecto escollera norte, evaluado por el Estado Provincial y el Estado Municipal nos permitió a nosotros acercarnos y firmar una carta de intención y como los hicimos desde el primer momento hasta hora, estamos para acompañar todos los proyectos que tengan que ver con solucionar temas que tengan que ver con la nocturnidad y con Mar del Plata. Pero es algo que quería aclarar por que quizás no es la información que manejan todos en el local. Muchísimas gracias.

Sr. Coria: Me había quedado pendiente el señor Lucas Alonso, de La Fontaine y Sistro, tiene el uso de la palabra.

Sr. Alonso: Buenos días a todos. Nosotros queríamos plantear dos peticiones nada más, nosotros no formamos parte de CARBA, en un momento sí pero ahora no. Nosotros se nos informo de esta carta intención que se firmo. Nosotros estamos de acuerdo no tenemos

problemas con el traslado a la escollera norte si se hace, si no se hace tampoco tenemos problemas en quedarnos donde estamos. Nosotros estamos hace cuatro años y nuestra intención es no ir en contra de lo que se determina acá, no tenemos ningún problema. Nosotros no somos empresarios, somos un grupo de jóvenes que invertimos nuestros ahorros en un negocio, tenemos veinte personas trabajando con nosotros. Nosotros lo único que queremos, es formar parte de esa carta intención si se puede, vinimos acá a la Municipalidad y nos dijeron que nos tenían que manejar con CARBA. Nosotros nunca recibimos ninguna notificación formal ni nada, la verdad es que no sabemos como manejarnos con este tema, lo que si queremos es pedirles si se toma alguna determinación con este tema que se nos informe, que se nos notifique formalmente o a nuestro domicilio o nuestro local así podemos formar parte de esto. Hay un montón de bares en Alem no son los únicos bares los de CARBA, hay un montón más y nosotros somos uno de ellos y queremos formar parte de esto y queremos que se notifique en tiempo y forma como tiene que ser. La otra petición que tenemos es que a nosotros los primeros días de febrero, se nos retiro la habilitación injustamente, por supuestas y reiteradas anomalías las leyes. Yo tengo pruebas de que en los cuatros juzgados correccionales de Mar del Plata, en los cuatro casos los jueces decidieron absorbernos categóricamente, como dice ahí. Así que no somos reincidentes de ninguna falta, ni mucho menos y lo que pedimos por favor es que se nos reintegren la habilitación que teníamos para poder seguir trabajando. Nada más y obviamente también que si se puede limpiar el nombre de nuestro local con la misma publicidad con la que fue manchado. Nada más, muchas gracias.

Sra. Coria: Ahora pasaríamos a las preguntas. ¿Quiere hacer una breve intervención? Señora Isabel Bozano, tiene el uso de la palabra.

Sr. Bozano: Nosotros tenemos algo que agregar, se ha ausentado momentáneamente una persona que nos acompañaba de la asociación. Es evidente que luego de escuchar las distintas exposiciones necesitamos una nueva reunión de trabajo, para tratar estos últimos temas. Los vecinos los representantes de la nocturnidad y la gente del plan estratégico. Entonces solicitamos una nueva reunión para tratar de en forma más específica estos temas, que por lo que todos hemos escuchado plantean grandes dudas. Nada más.

Sra. Coria: Muy bien señora, queda planteado. Concejal Alonso tiene la palabra.

Sr. Alonso: Gracias concejal Coria, no vamos a explayarnos en las cuestiones técnicas porque evidentemente han hablado personas que conocen mucho más que nosotros de las cuestiones técnicas, de las posibilidades de trabas o las posibilidades de factibilidad que existe en el ámbito de la escollera norte. Lo que nos convocaba hoy básicamente era el tema de la nocturnidad, que traía implícito el proyecto escollera norte. A ninguno de nosotros nos queda duda, de que indefectiblemente le tenemos que encontrar una solución al problema de la nocturnidad, no solamente en la calle Alem sino en otras calles de Mar del Plata que tiene vecinos tan sufridos como los de la calle Alem. A ninguno de nosotros nos cabe ninguna duda, que la escollera norte presenta un potencial de desarrollo importante. Y que debe ser analizado con tranquilidad, con paciencia, escuchando a todos, para que ese potencial explotado sirva a todas las partes, aquellos que están vinculados a la actividad netamente portuaria. Acá alguien dijo en algún momento “esencialmente es parte de un puerto” pero también es cierto que puede haber alguna compatibilidad con alguna actividad. Entonces a ninguno de nosotros nos escapa esto, lo que me ha quedado, si tenía alguna duda ahora me ha quedado una infinidad de dudas, se han agregado a aquellas dudas que tenía originales y que alguna vez usted concejal Coria me abra escuchado decir “del encendido de la luz amarilla”, ahora se han agregado un montón de dudas más. Yo no se a quien preguntarlo, porque en realidad, hubiese sido bueno que hubiese funcionarios municipales que pudieran responder algunas de las preguntas que nos hacemos. Yo recién preguntaba a mi lado, yo tengo una idea o siempre me contaron, que en la calle Alem hay 15.000 chicos los fines de semanas. Entonces pregunte a lo vecinos de bancada y me dicen son 30.000 chicos. ¿Trasladar una actividad nocturna a una escollera con 30.000 chicos? La realidad también me gustaría que alguien pudiera contestar, por ahí la gente de la Cámara lo pueda

hacer, cuestiones básicas. Hay un listado de 21 o 22 comercios, y en Alem y en la zona no hay 21 comercios, muchos más ¿qué pasa con el resto? O vamos a sacar un grupo de 21 pero le vamos a dejar la nocturnidad a Alem con el resto de los boliches. Alguien me tiene que decir, si hay alguien que lo sepa que me lo conteste, cuando nosotros vemos el proyecto del plan estratégico vemos locales gastronómicos y únicamente gastronómicos se hace expresa mención a los locales gastronómicos. Y estamos en toda una jornada discutiendo la nocturnidad y los boliches bailables, que van a ir (a la escollera norte). Cuando leen la carta de intención dice: “Aquellos comercios que estén específicamente habilitados” ¿Habilitados a qué? A gastronomía, bueno entonces no hablemos más de la nocturnidad, hablemos de la gastronomía, que por ahí es una posibilidad viable si la analizamos y la trabajamos con tranquilidad. Hay una cantidad de cuestiones, a mi me gustaría saber cuantos locales de estos 21 y los que faltan aquí, que son muchos mas, son los que son propietarios de las propiedades. Discúlpeme señora concejal, me bajaron de Internet, una página que se llama “Gripo”, la verdad no la conocía en la cual hay un aviso que dice: Busco socio, disco-bar Mar del Plata, escollera norte- socio inversor que cumpla requisitos crediticios y que cuente con capital para bar-disco del nuevo predio habilitado en Mar del plata escollera norte. Esto esta publicado en Internet, comunicarse con Juan Pablo, buscaba si había algún Juan Pablo no hay ninguno, hay Pablos, hay Juanes pero no hay Juan Pablo. Realmente me ha creado muchas dudas, yo planteo estas cuestiones concretas de los 30.000 chicos que dicen los vecinos, 15.000 chicos que me habían dicho en algún momento. Esto que planteaban los arquitectos, de cuantos vehículos se movilizan en ese sector, para poder hacer una evolución. No queremos estar en contra del desarrollo de la escollera norte, por el contrario insito creemos que es posible, un desarrollo de la escollera norte, tenemos hasta la claridad de querer que la escollera norte se desarrolle en algún momento y deje de ser ese espacio abandonado que es. Ese espacio que ni siquiera la operativa portuaria, le cuesta mucho y acá hay gente que trabaja en la operativa portuaria porque los muelles se caen en pedazos, porque no hay frentes de atraques, porque hay que amarrar los barcos con gomas porque no hay defensas. En realidad queremos que la escollera norte se valore, se valore con una actividad comercial compatible, pero hoy veníamos a hablar de la nocturnidad y veníamos hablar de boliches bailables que parecen que son fantasmas no existen. ¿Cuantos boliches bailables hay habilitado en Alem? O nos paso, lo que le esta empezando a pasar a Punta Mogotes, que dos balnearios que están habilitados de balnearios, son boliches bailables de noche. Nos paso eso en su momento los comerciantes fueron engañados en su buena fe, diciéndoles –ché te vendemos un boliche bailable- y resulta que no estaban habilitados y eran bares, eran restaurantes ¿que eran? En realidad en Alem que me corrija el jefe de Inspección General o alguien, no existen boliches bailables y si tomamos como boliches algunas actividades nocturnas hay más de 21. ¿Que va a pasar con aquellos que si están habilitados como boliches bailables en otras áreas de la ciudad? Que vamos a hacer le a decir no ustedes mire hay un negocio bárbaro en la escollera norte pero ustedes no entran, estuvieron pagando impuestos, reconocidos, habilitados, pero no entran. Realmente a mi me gustaría si bien reconozco de que nos hemos enriquecido sumamente con lo que hemos escuchado en la mañana de hoy, a mi me gustaría que toda esta respuesta si alguien las tiene que la diga y por ahí estoy equivocado, por ahí en el análisis que hacíamos preliminar, nos falta información lo reconocemos puede ser que nos falte información. Pero en realidad todas estas cosas al momento de evaluar un proyecto son necesarias, no podemos cometer el error de equivocarnos. Si nosotros aprobamos algo y nos estamos equivocando, no vamos a sacar la nocturnidad de Alem, vamos a abrir un canal más de nocturnidad con la misma complejidad que tiene Alem y no vamos a solucionar el problema. Nosotros estamos convencidos, queremos acompañar un proyecto de desarrollo para la escollera norte, queremos acompañar a los vecinos en solucionarles el problema, queremos acompañar a los comerciantes en solucionar el problema que estén habilitados, que estén controlados. Clausuran cuatro boliches por que había menores adentro y resulta que cuando uno lee el listado hay uno solo que esta en la lista los otros tres no, queremos acompañar al Gobierno Municipal a que le encontremos una salida a la escollera norte. ¿Es posible? Es posible, hay que sentarse a discutir en otro ámbito y en otras condiciones, lo que evidentemente a quedado manifestado acá es que no estamos solucionando el problema que quisimos solucionar que es la nocturnidad de Alem. Nada más.

Sra. Coria: Gracias, le daría la palabra al señor subsecretario de control José María Lopetegui, tiene usted la palabra.

Sr. Lopetegui: Señor Presidente, muchas gracias por invitarnos. Hemos escuchado muchos temas puntuales de lo que es la zona Alem, nosotros somos de la subsecretaría de Control en la cual está incluido Inspección General y el área de Tránsito. Nosotros tenemos preocupaciones respecto a lo que pasa en Alem, yo no coincido con el concejal Alonso si son 30.000 chicos, a mí me parece que son una cantidad que a veces se dicen sin tener nosotros idea de los que pasa en esa zona. También tenemos que comprender que la vía pública no está a cargo del Municipio, eso lo venimos planteando permanentemente, los organismos de seguridad son los que tienen que controlar la vía pública y por eso trabajamos permanentemente o los fines de semana con la policía de la provincia de Buenos Aires. Tampoco nos podemos hacer responsables en la Municipalidad, de la cantidad de gente que anda caminando por la calle Alem. Eso es un punto que para nosotros es importante manifestarlo, porque permanentemente nos hacen hincapié o nos plantean los disturbios que a veces están fuera de los negocios. Nosotros realmente, si no tenemos el poder de policía, nosotros no podemos hacer los controles que la gente nos pide. A nosotros nos preocupan los vecinos, sinceramente lo que pasa en estas arterias, como pasa en otras arterias de la ciudad –en este momento estamos con un problema de la calle Rivadavia, lo que sufren los vecinos, lo que sufren los vecinos de Hipólito Yrigoyen. Hay una serie de vecinos saben lo que es la nocturnidad los problemas que le ocasiona, entonces a veces uno tiene que plantear determinadas medidas para ver como lo vamos a poder ir solucionando. Nosotros respecto al traslado de Alem a la escollera norte, nosotros estamos de acuerdo porque esto en el mundo ocurre en muchos puertos ocurre y no como se decía acá que la gente se va a caer al mar. Me parece que las medidas de seguridad existen y creo que podemos marcar en muchos lugares lo que pasa donde hay puertos de carga o de pasajeros que existen este tipo de lugares. Y también estamos totalmente de acuerdo con la terminal de cruceros. Porque este proyecto de la terminal de cruceros no es de ahora. Tuve la oportunidad de participar en el directorio del ingeniero Mario Dell’Olio en su primera gestión cuando se trabajó fuertemente en el tema de la terminal de cruceros, que nunca lo pudimos lograr. Hubo cambio de gestión y esto quedó prácticamente paralizado y nosotros sabemos que la estación de cruceros puede traer una serie de ventajas económicas y de trabajo a la ciudad. Por eso estoy convencido que en esta escollera norte –que ahora es lamentable en la situación que está– pueden convivir tanto la parte de cruceros, la parte naval como también la parte recreativa. Y también tenemos que pensar que a 50 metros de la escollera norte hay un restaurant que funciona durante todo el año y tiene unas condiciones, para llegar a ese lugar, muy difíciles. Y la escollera sur –que es más larga que la escollera norte– existe y no existen las medidas de estacionamiento que a veces se requiere para este lugar. Creo que hay que balancear los temas porque creo que la escollera norte y la escollera sur son dos escolleras de Mar del Plata. Y no nos debemos olvidar que en Playa Grande hace un tiempo se ha habilitado “La Normandina”, que es un centro recreativo, que estoy totalmente de acuerdo porque creo que ha jerarquizado la zona y este traslado de los bares –y no de baile, como a veces los tenemos que infraccionar– estamos convencidos que pueden convivir lo que es Playa Grande con lo que es la escollera norte. Y respondiendo lo que dice la gente de Playa Grande, nosotros en este momento estamos revisando todas las habilitaciones porque estamos convencidos que hay algunas habilitaciones que están mal dadas y si tenemos que darlas de baja lo vamos a hacer porque creo que esto merece la seriedad de toda esta cantidad de negocios. En el mes de enero inspeccionamos 259 negocios en Alem, de los que tuvimos que infraccionar 90, algunos por falta de habilitación y otros por otros inconvenientes. Quiero decir que Alem también tiene sus problemas y nosotros estamos intentando desde la Subsecretaría de que las cosas se pongan en orden. Nosotros tenemos claro que a la zona de Alem debemos buscarle una solución: los vecinos deben tener tranquilidad en la noche principalmente. Por eso estamos de acuerdo con lo que está pasando con este Alem diurno, que uno creo que le ha cambiado el perfil porque cuando caminamos al atardecer encontramos otro Alem con una diversidad de comercios y tampoco queremos un paseo gastronómico; queremos todo tipo de actividades. Pero esto va a ser si nosotros logramos

descomprimir esta zona de bares de Alem. Esta es la decisión que tiene este gobierno municipal. Hablamos de todos estos temas porque estamos convencidos que hay que buscarle una solución entre todos; Alem es uno. Recién escuché hablar de Güemes y el día de mañana Güemes va a ser un problema cuando se vaya la Terminal de Ómnibus y la ida de la Terminal de Ómnibus nos va traer problemas a la calle San Juan. Si nosotros no tomamos ciertos recaudos y no planificamos el futuro de la ciudad, estos temas se nos van a ir multiplicando y vamos a tener que buscar “muchas escolleras norte” para poder solucionarlo. Nosotros tenemos la decisión de acompañar toda esta gestión, pero también somos muy rígidos: no vamos a aceptar que se vulneren las Ordenanzas Municipales. Yo fui concejal y votamos muchas Ordenanzas que después no se aplican. Cuando estuve acá hice muchas Ordenanzas, creo que ninguna se aplicó por los gobiernos de turno. Nosotros pretendemos, por lo menos en esta gestión en la cual estoy involucrado con el comercio y la nocturnidad, que se cumplan las Ordenanzas. A veces es difícil hacerlas cumplir, pero nosotros estamos decididos que las Ordenanzas se cumplan. El Concejo Deliberante juega un rol muy importante y los que hemos pasado por acá tenemos que respaldar lo que se hace en este recinto. Muchas gracias.

Sra. Coria: Aprovechando la intervención, había quedado alguna pregunta que quizás la podrías responder. Una de las cuestiones que planteó el concejal Alonso y que es uno de los fundamentos de esta convocatoria es cuál ha sido el criterio con el cual se seleccionaron 22 establecimientos teniendo en cuenta que en Alem hay más establecimientos y sería bueno tener la respuesta. Por otro lado, me gustaría corroborar que quienes han firmado el acta-acuerdo son los propietarios de los establecimiento. Porque me surge esta duda: si quien formó es locatario y no propietario, ¿en qué obliga a quien es propietario del establecimiento? Si el que firma es locatario, ¿en qué situación queda con el Municipio aquel que es propietario del establecimiento? Y por otra parte, me alegra que el Subsecretario de Control coincida en que hay que cumplir las Ordenanzas; de eso se trata, el Departamento Ejecutivo debe abocarse a ello y el Departamento Deliberativo a sancionar las Ordenanzas que crea convenientes.

Sr. Lopetegui: Lo de las personas que firmaron el acta-acuerdo en este momento no las puedo evaluar pero se lo vamos a contestar por escrito, la condición de los que han firmado los bares que están ubicados en Alem en este momento.

Sra. Coria: Concejal Roca.

Sra. Roca: Lo que esta jornada nos confirma, las exposiciones que se han hecho, son las grandes dudas que teníamos muchos de los concejales que acompañamos la realización de esta jornada, justamente por las grandes dudas que se han planteado, que eran parte de las dudas que teníamos como concejales. Esto nos genera una serie de interrogantes más para seguir trabajando. Más allá de esto, que enhorabuena que antes de firmar el concurso de ideas, que era un poco el tema que se trató en la Comisión, desde donde salió esta jornada como propuesta, quisiera hacerle dos preguntas al Plan Estratégico. Las dos preguntas vienen a colación también a todo lo que hemos escuchado en esta jornada porque en virtud de lo expuesto por ustedes aquí, ¿no creen ustedes que para el desarrollo del proyecto faltaban actores que hoy estuvieron acá fijando posición, antes del desarrollo del proyecto? La segunda pregunta es: ¿han analizado otro tipo de posibilidad dentro de lo que es la ciudad de Mar del Plata para resguardar el tema de la nocturnidad?, ¿les han propuesto desde el Departamento Ejecutivo algunas otras alternativas? Estas son las dos preguntas que quisiera hacerle al Plan Estratégico.

Sr. Recchia: Los actores consultados son los que a diciembre surgieron y no hay una lista cerrada. No hay un proyecto cerrado. Esto es un proyecto que inicia su gestión, esto va a ampliar respecto de decidir sobre dudas que están planteadas –que nosotros mismos tenemos-, se habló y se redactó este informe a diciembre, lo cual no significa que se haya cerrado los actores. El listado que surge de 25 locales que nosotros evaluamos es el listado de los comercios que estaban dentro de CARBA y que firmaron el convenio con el Intendente. Existen otros locales que están destinados a la nocturnidad que no están dentro de CARBA y que no firmaron

el convenio. Por supuesto que hay que decidir quiénes entran y quiénes no entran. Lo que nosotros hicimos fue ir a consultar a la asociación que los reúne (CARBA), que son los que firmaron el convenio. Por el otro lado, todas las cámaras que algunas han manifestado algún tipo de preocupación y que nos parece que deben estar incluidas en seguir debatiendo el tema de la concreción de un proyecto que conforme todas las posiciones. Por otro lado, no hubo otro sitio donde evaluar, no se pidió evaluar tres sitios distintos, dos, uno o cuatro; se pidió evaluar sobre este sitio y sobre eso se hizo la evaluación. Había muchos más datos que por el tiempo no se presentaron, que algunos se tiraron pero no tiene sentido desde aquí, sin haber proyecto, cuántos autos entran o no entran, en el sentido que ese problema va a existir en otros sitios que pueda llegar a establecerse. Por otro lado, ¿quién dijo que tiene que entrar el auto a la escollera, por ejemplo? No son dudas, son interrogantes a resolver. Planteábamos el concurso de ideas para ir avanzando en el esquema que posibilite conformar todas las posiciones y que le convenga a la ciudad.

Sra. Coria: Concejal Garcarena.

Sr. Garcarena: La verdad que participar de estos ámbitos enriquece y reivindico que este Concejo en cada tema cree estos ámbitos de debate, porque veníamos a un debate con dudas, nadie venía con posiciones tomadas, pero esto nos ha enriquecido. Un profesor mío en la facultad decía que, cuando uno escuchaba opiniones para tomar una decisiones, las opiniones no se suman, se pesan, y acá la suma y el peso de las opiniones van en el mismo sentido; hay coincidencia en la suma y en el peso. Para mí ha sido una jornada contundente desde el punto de vista que en algún caso las dudas que teníamos se potenciaron y en otros casos las dudas quedaron absolutamente develadas, sobre todo por los interlocutores que tuvimos y la gente que habló. Por ejemplo, cuando escuchamos el informe del INIDEP, me parece que mucho para opinar sobre las cuestiones del INIDEP no tengo. Un instituto nacional que da semejante y contundente informe me exige de mayores comentarios. También los docentes de la UNMdP. Pero me parece que lo que subyace en esta discusión es algo más importante y es algo que la ciudad se tiene que dar y es definir qué ciudad queremos. Porque el debate que se planteó acá fue si privilegiamos una Mar del Plata productiva o una Mar del Plata recreativa; creo que podemos tener las dos Mar del Plata. Pero cuando la situación se plantea sobre un mismo lugar ahí es donde empieza a tallar la política, qué vamos a decidir sobre ese lugar: queremos una escollera norte productiva o una escollera norte recreativa. Yo sé qué posición voy a tomar en ese debate pero lo importante es que hagamos el debate. También me gustaría que estuviéramos discutiendo qué vamos a hacer con el Parque Industrial porque yo quiero una Mar del Plata industrial. También tenemos que discutir cómo compatibilizamos la necesidad de los vecinos de barrios que están padeciendo niveles de vida cada vez peores, cada vez más calamitosos, con la necesidad de los comerciantes de ejercer libremente su derecho a comerciar y a ejercer un comercio lícito. Tal vez no sea el lugar la escollera norte, el error es cerrarnos a discutir que la única posibilidad de trasladar a Alem es la escollera norte, cuando si se trata de lugares ociosos, la ciudad tiene muchos lugares ociosos, fundamentalmente durante diez meses del año. Se introduce otra cuestión también, esta ciudad va a decidir un ciudad con presupuestos en crisis permanentemente, va a decidir invertir el dinero de los contribuyentes en el traslado de los boliches o en mejorar obras de infraestructura en los barrios que los necesitan. Son debates que hay que dar, son discusiones que hay que dar, por eso es un error a veces querer apurarnos para decidir estas cosas, porque estas cosas involucran muchos más actores de lo que nosotros creemos e involucran muchos más intereses y decisiones de las que nosotros pensamos. Creo que hicimos bien cuando en lugar de votar rápidamente, hubo curso de ideas, vinimos a una audiencia pública y vamos a profundizar el debate, me parece que la conclusión que me llevo de acá es que tenemos que profundizar discusiones que nos lleven a tener soluciones a largo plazo y serias, sustentables en el tiempo, que la decisión que tomemos no involucre a otro sector. Que si lo que queremos solucionar es la nocturnidad, lo solucionemos y no que creemos otro polo más de nocturnidad. Ha sido muy productiva y contundente esta audiencia, porque además es raro que sectores diferentes tengamos coincidencias en cosas que son en muchos de lo casos de sentido común, desde un padre que se preocupa porque un hijo se le puede ahogar, que está en

su derecho, hasta una persona que plantea que podemos tener un impacto ambiental negativo o hasta el INIDEP que dice que puede conspirar contra su propio proyecto de investigación. Me parece que el Plan Estratégico tiene por delante una tarea muy importante que es empezar a convocar a todos estos sectores para ir profundizando el análisis y que también empecemos a analizar otras alternativas para dar solución, que debe ser rápido porque los vecinos con justa razón pueden decir: “no aguantamos más” y tienen razón. Hagámoslo rápido, pero busquemos alternativas que sean viables, serias y en las que haya consenso, porque en democracia las decisiones se construyen con consenso. Para terminar quería agradecer a todos los que participaron de esta audiencia porque cada uno desde su lugar ha hecho un aporte muy importante a una discusión que es muy importante para la ciudad y me parece que es nuestra responsabilidad tomarnos las cosas con esta seriedad antes de tomar decisiones que en algunos años nos podemos arrepentir.

Sra. Coria: Gracias. Concejal Katz.

Sr. Katz: En igual sentido que los concejales que me precedieron, la verdad es que ha sido muy importante antes de avanzar en las discusiones que ya se venían dando en el ámbito del Concejo, tener esta jornada y la verdad que algunos de mis colegas plantearon que si venían acá con algunas dudas, se han acrecentando las dudas. Yo también trataría de ir buscando que estas cosas sirvan para ir construyendo algunas certezas, no solamente agrandando las dudas. Algunos éramos señalados como gente negativa porque teníamos dudas, sin embargo para no seguir hablando de las dudas que hablaron algunos concejales, podemos hablar de algunas certezas, desde lo más práctico y concreto, de que tengamos la certeza de que acá hubo tres cámaras que trabajan vinculadas a la operatoria portuaria, más gente que investiga de la Universidad, a la actividad del puerto, que para no restarle operatividad a una escollera, con dejar 15 o 20 metros no alcanza, empezamos a tener certezas de que hay que revisar hasta la cota de detalles de la cual se está justificando el proyecto. Empezamos a tener certezas de que si hay que priorizar algo en el debate, es el rol productivo del puerto, que la escollera es un muelle y fue inventado para que atraquen barcos para darle soporte a una actividad productiva de la ciudad, que tiene larga tradición, que genera enorme cantidad de puestos de trabajo, a la cual le podemos sumar como otra banda de prioridad que no compite, como el puerto de cruceros. Como se dijo acá, el puerto de cruceros parecería ser compatible y atractivo como proyecto o como política de Estado, como un valor agregado a la ciudad. Me parece que eso no es una duda, es una certeza, tenemos que discutir el rol de la escollera, cuando discutimos la escollera con los actores de la actividad productiva para la cual fue creado este puerto y los que le dan vida hace muchos años a la escollera. Algunas de las otras certezas es que parte de las preguntas que nos hacíamos respecto a cómo se encaminaba esto en términos de gestión administrativas, son tan dudosas que pasan a ser una certeza que no se puede seguir avanzando en este camino y hablamos de cuántos son los locales que se van a trasladar, si es que se trasladarían, a quién se le otorgaría derecho en un predio del Estado el cual se le va a ceder a algunos comerciantes que hoy están ubicados en la zona de Alem. Escuchamos que a algunos no les avisaron, no los llamaron, creo que muchos sabrán que hay algunos pedidos de informes al respecto para tener un poco más de claridad, con mucho gusto escuchamos al subsecretario de control, decir que se hicieron 90 infracciones en la zona de Alem, pero también la semana pasada escuchamos que le dieron la baja de habilitación a solamente cuatro y ya hemos preguntado y somos respetuosos de los tiempos que tengan para respondernos, ¿qué pasó con las otras actas que se hayan labrado? A esto le falta bastante tiempo de maduración, no se puede pretender apresurarnos, ni desde los anuncios, ni de la presión que puedan ejercer algunos de estos sectores, porque como aquí se dijo hay que tratar de buscar alguna salida consensuada a la cuestión. El conflicto de la nocturnidad con la vecindad que vive en Alem es claramente un conflicto de intereses. Hay intereses contrapuestos, lo que deberíamos tratar es no generar un nuevo conflicto de intereses entre una actividad comercial nocturna con la carga y descarga de barcos, estaríamos corriendo por el camino equivocado, si podemos trabajar con más tranquilidad y me llama la atención que al Plan Estratégico, según me informaron, no le pidieron que evaluaran otro sitio, le dijeron “evalúa esto” y yo entiendo perfectamente el alcance del estudio del Plan Estratégico, lo

comparto, comparto absolutamente que el Colegio de Arquitectos diga que tiene que seguir un concurso de ideas, porque esto ni siquiera es un anteproyecto. El arquitecto Castorina nos explicó que el concurso de ideas llegará a niveles de croquis. Pero después la discusión alguna vez habrá que profundizarla y habrá que ver si esto es viable o no. Les informo a todos que yo como Presidente de la Comisión de Obras del Concejo, remití notas a las tres empresas prestadoras de servicios, Camuzzi, EDEA y Obras Sanitarias preguntándoles si esa factibilidad que se le había otorgado se le podía poner un valor numérico, si nos podrían orientar en cuánto saldría y por escrito recibí de parte de EDEA y Camuzzi diciendo que no están en condiciones de decirnos cuál sería la inversión necesaria y por parte de Obras Sanitarias, por conocer y por intercambiar, tampoco estaría claro cuál sería la inversión, con lo cual seguimos hablando también en el aire de los fondos públicos que habría que asignar acá o la inversión que tuvieran que acompañar el sector privado. Para redondear esta cuestión me parece que no solamente nos llevamos muchas más dudas, sino que nos llevamos algunas certezas. Nos llevamos la certeza de que el puerto hay que tratarlo como un puerto, de que hay que buscar una salida rápida al tema de la nocturnidad, que no salga de un conflicto de intereses para entrar a recrear un nuevo conflicto de intereses. Nos llevamos la certeza de que el puerto de cruceros hay que aislarlo, hay que tratar de protegerlo de cualquier otro tironeo que tenga que ver con todo esto o tratar de apuntalarlo desde todos los ángulos posibles y no tratar de apuntalarlo desde todos los ámbitos posibles y no armar un juego de especulación política sobre este tema del puerto de cruceros que aparece con claridad y me parece que tenemos que apostar a darle la mayor transparencia, escuchamos gente que se queja porque tiene permiso por diez años, contra potenciales permisos de treinta años para usos o fines más o menos parecidos, que se explotara un sector del puerto o más preocupante aún es escuchar que actividades de larga data vinculadas a la actividad portuaria son precarias, de precariedad absoluta, me parece que deberíamos preocuparnos y pedirles a las autoridades de la Provincia, al Consorcio que tratemos también de avanzar para poner reglas de juego lo más claras posibles para todo esto. Nada más.

Sra. Coria: Concejal Alonso.

Sr. Alonso: Simplemente para hacer una aclaración. Básicamente la única pregunta que se me contestó fue la que contestó el Subsecretario Lopetegui. En realidad yo no afirmé que fueran 30.000, de hecho lo que manifesté es que tenía entendido que eran 15 y acá me acaban de decir que eran 30.000. 15.000, 30.000, 10.000, 8.000, no cambia mucho la historia, peor aún es saber que no se sabe cuántas son. Por otro lado que no crea que esto fue un ataque a su gestión, al contrario, voy a reivindicar la gestión de Inspección General que durante muchos años, es la primera gestión que está haciendo controles en serio junto con tránsito en las calles Alem y Güemes, fue en la gestión de Lopetegui, como la de Transporte y Tránsito. Nada más.

Sra. Coria: Concejal Artime.

Sr. Artime: Yo voy a coincidir con muchos de los concejales que hablaron recién en cuanto a la satisfacción del contenido de esta audiencia. Voy a coincidir porque una buena parte de los que estamos sentados acá hemos escuchado las audiencias anteriores y eso pasa porque todos o buena parte de los que estamos sentados acá, no llegamos recién a Mar del Plata y seguramente tenemos grandes o pequeños, cada cual ha estado en distintos lugares en los últimos diez, quince, veinte años, en cómo se llega a esta situación. Es importante también acordarse de cuál es la base 0 de hoy. La base 0 de hoy es un puerto, que como decía bien Darío Sócrate, lo expresaba bien Oscar Fortunato, tiene problemas graves de metraje de muelle y problemas operativos. La base de hoy es una escollera norte que está absolutamente abandonada desde hace muchísimos años y una proliferación absolutamente indiscriminada de boliches nocturnos en un barrio residencial. Como todos nosotros y muchos de los que estamos sentados acá, obviamente fuimos o estuvimos atentos o criticamos o fuimos responsables de que todo eso fuera pasando, es importante poder comparar el contenido de esta audiencia pública, con el contenido de las audiencias anteriores sobre nocturnidad. La verdad que me parece que solamente con el contenido, hemos dado un paso importante para adelante, porque hoy estamos

hablando de la factibilidad o no de una intervención urbana y la verdad que es la intervención urbana más importante de los últimos años, que eso seguramente puede tener dos ópticas, pensar en una gran intervención urbana o pensar que esta ciudad no tiene intervenciones urbanas desde hace 30 o 40 años y esta es seguramente la más grande y es la primera o la segunda. Digo que es un paso adelante porque yo recuerdo perfectamente, la concejal Coria también debe recordar cuáles eran los niveles de discusiones que se daban en las audiencias públicas anteriores. Los niveles de discusión eran, si Inspección General tenía uno, dos o tres decibelímetros o si el decibelímetro de Inspección General funcionaba. El nivel de discusión era, los vecinos mostrando imágenes de lo que pasaba en Alem, o hasta dónde había relaciones entre algunos funcionarios con dueños de los boliches, o si era algún funcionario dueño de algún boliche y me parece que hoy estar hablando de una intervención urbana, de la factibilidad de hacer esta intervención urbana, escuchar opiniones de universitarios o de las Cámaras, me parece que es un paso para adelante fundamental en una historia de diez, quince, veinte años que tiene este problema, el puerto que no puede funcionar como corresponde, la escollera norte absolutamente abandonada y una proliferación indiscriminada de boliches en Alem, en el cual la respuesta que se le daba a los vecinos por un lado era, “vamos a ir con el decibelímetro a las 2:30”, después sucede que no funciona el decibelímetro y hoy estemos hablando de una respuesta que puede ser la mejor o la peor, yo sinceramente estoy muy convencido que es de las mejores respuestas, pero es absolutamente superadora de la discusión de los 20 años últimos. También creo que es importante tener en cuenta cuál es el grado de avance del proyecto en que estamos, porque a lo mejor un defecto que tenemos los marplatenses es que cuando surge una iniciativa que está en el casillero N° 1, ya estamos cuestionando cuáles podrían ser las posibilidades del casillero N° 15 y a lo mejor lo que hay que hacer es ir transitando casillero por casillero, con los oídos bien abiertos, como los hemos tenido hoy en esta audiencia pública, ir incorporando las recomendaciones que se van escuchando en ese proceso. Obviamente que los proyectos que son importantes y que son ambiciosos tienen dificultades, tienen voces en contra, nunca es necesaria la apertura mental para poder escuchar todas las opiniones y obviamente que esto va a pasar con este proyecto, porque no estamos en la historia del decibelímetro, si funciona o no funciona, estamos en una intervención urbana que para Mar del Plata, en la pobreza que tiene nuestra ciudad lamentablemente de intervenciones urbanas importantes, esta es muy importante. Hoy estamos en la instancia que un Intendente tomó la decisión de buscar esa propuesta superadora, la habló con los vecinos, los vecinos estaban de acuerdo, lo habló con CARBA, que es la Cámara que reúne a la mayor parte de los boliches de Alem, obviamente hay boliches de Alem que no están en CARBA, ni es obligatorio asociarse a CARBA, pero buscamos un referente institucional y era CARBA que dijo: “a la Escollera Norte estamos dispuestos”, porque nadie está pensando, como en ningún orden de la política pública, ni este gobierno lo piensa, de llevar a nadie por la fuerza a ningún lado, entonces nosotros no estamos dispuestos a llevar a los boliches de Alem de los pelos a ningún otro lugar que ellos no están dispuestos a ir. Y como ellos estaban dispuestos a ir ahí, no estaban dispuestos ni a ir a la manzana de los circos, lugar que crearía problemas operativos al puerto, porque es uno de los pocos pulmones de expansión que tiene el puerto de Mar del Plata, ni seguramente estén dispuestos a ir a Punta Mogotes, ni tampoco quieren los vecinos de que se instalen allí, la sociedad de fomento de Punta Mogotes ha dicho que no quieren los boliches de Alem, como la escollera Norte no tiene prácticamente vecinos encaramos la escollera Norte. Obviamente hay muchísimas cuestiones para solucionar con los vecinos que tiene la escollera Norte. Es un vecino súper importante para la ciudad de Mar del Plata, que es la actividad portuaria y con ese vecino, institucional, importante, jerarquizado, con muchísimos antecedentes en Mar del Plata iremos seguramente cerrando todas las cuestiones para que estas dos actividades puedan ser compatibles. Pero ¿por qué la escollera Norte?, por eso, porque decidimos que la discusión tenía que salir del decibelímetro, porque decidimos que la decisión tenía que tener el consenso de Alem, porque no íbamos a forzar, ni a llevar de los pelos nadie y CARBA nos dijo: “sí, la escollera Norte es posible”, y ahora estamos en la instancia de pasar de una carta de intención, de pasar de haber solucionado los problemas jurisdiccionales gracias a la activa participación que tuvo el gobierno de la Provincia de Buenos Aires y gracias al apoyo absolutamente ejecutivo e incondicional que está teniendo el Gobierno Nacional, en el cual ustedes recordarán

cuando vino la Presidenta al ato de la escollera Norte, dijo: “le voy a dar instrucciones a la Ministra de Defensa y la Ministra de Defensa hace quince días estaba firmando el convenio junto con José Scioli y Gustavo Pulti. En eso estamos. Estamos viendo la prefactibilidad de llevar eso adelante, creo que haber sumado al gobierno Nacional y al gobierno Provincial no es un dato menor, la verdad que en Mar del Plata no hay muchas ocasiones en la cual el gobierno nacional, provincial y municipal estén encolumnados en un mismo objetivo y lo que queda por ahora es avanzar en un proyecto. Es muy difícil poder solucionar cosas cuando todavía un proyecto no está definido y seguramente que el Plan Estratégico lo primero que hará junto con la Secretaría de Planeamiento es empezar a ver cómo esa franja pasa de los 20 a los 70. Seguramente habrá amortiguación de eso, porque recién escuchábamos que de 18.000 metros cuadrados, en principio se podrían utilizar solamente 8.000. Ante esto tenemos dos opciones, una opción es decir: “la verdad, esto me parece que trae demasiados problemas, hay muchísimas dudas que no sé cómo las voy a solucionar, capaz que aquel se enoja porque pasa tal cosa, mejor volvamos a ver cómo hacemos con el decibelímetro, con Inspección General, si alcanzan los empleados, si no alcanzan los empleados...”, toda esa discusión de los últimos años. La otra es la posición que tenemos casi todos los que estamos sentados acá y es la audacia de poder ir resolviendo problema por problema, con el consenso de todo el mundo, que este sea un proyecto que sea beneficioso para todos y no sea un problema para casi ninguno y poder avanzar en esta cuestión. Cuando la concejal Coria le hacía una consulta a Lopetegui, yo le dije “yo te contesto”. Ella se preguntaba qué dudas genera si son locatarios o si son propietarios. La verdad es que no genera ninguna duda, porque nosotros lo que queremos trasladar a la escollera Norte no son propiedades, lo que queremos trasladar a la Escollera Norte son actividades. Los locatarios dejarán de alquilar, se irán a la escollera Norte y los propietarios en base a una planificación de cambio de uso de suelo, podrán dar destino a sus locales compatible con el nuevo Alem que queremos. El nuevo Alem que queremos es un Alem de viviendas multifamiliar, parecido a algunos emprendimientos que se han instalados en el último año, que tiene que ver con algunos bares conocidos de Mar del Plata que se han instalados, ese es el Alem que queremos después del traslado, entonces si son propietarios o locatarios, como tendrá que ver con el régimen jurídico de cada uno de ellos, la verdad que no es ninguna cuestión que pueda hacer zozobrar este tema de traslado a la escollera Norte, porque no hace a la cuestión. Por el otro lado yo he escuchado varias veces y puede sonar como un argumento importante e inclusive sensible a los oídos de muchos cuando se dice: “con los problemas que hay en Mar del Plata, cómo vamos a hacer una inversión en la escollera Norte”. Yo lo único que quiero dar es una idea de la escala de la inversión, acá estamos hablando de 8 cuadras de pavimento, de alumbrado, de infraestructura. La ciudad de Mar del Plata tiene 20.000 cuadras, de las cuales 10.000 son pavimentadas y el resto sin pavimentar y de esas 10.000 pavimentadas seguramente debemos de tener 9.999 rotas, ahora se están haciendo algunos trabajos de bacheo y durante este año va a haber \$ 90.000.000.- de inversión en bacheo y pavimento nuevo, con lo cual creo que cuando uno a veces empieza a repetir esta cuestión, como esto es Playa Grande, son los boliches, es la escollera Norte, parece como si se hubiera empezado a caer como una cosa de injusticia redistributiva de que se invierta en pavimentos, alumbrados, infraestructura en ocho cuadras de la ciudad de Mar del Plata, que es la escollera Norte, cuando además esa inversión de ocho cuadras va a traer seguramente a través de un mejor funcionamiento de la escollera, también para las actividades portuarias mucho trabajo a los otros que no tienen cuadras pavimentadas, ni rotas, porque directamente no tienen pavimentos, que este año va a haber mucha inversión en base a apoyo del gobierno Nacional. Me parece que uno también tiene que no perder la dimensión de la escala de cuál es la inversión. Estamos hablando de ocho cuadras frente a 20.000. Lo único que quería dejar es esa cuestión planteada y volver a repetir que realmente estoy de acuerdo con muchas de las opiniones planteadas, creo que queda un camino para adelante muy importante, seguramente complicado, con muchas objeciones y me parece que la principal obligación que tenemos a partir de ahora, obviamente el primero en anotarse es el gobierno municipal, de tener los oídos muy abiertos para que con la Secretaría de Planeamiento y el Plan Estratégico se puedan ir incorporando muchas de las recomendaciones que hoy han hecho las Cámaras, que son muchas e importantes, no tengo dudas que los técnicos del Plan Estratégico lo primero que harán ahora es empezar a incorporar estas recomendaciones

para que realmente el proyecto de la escollera norte le traiga tranquilidad a los vecinos de Alem, le dé una posibilidad de seguir ejerciendo una actividad absolutamente legal, como la actividad recreativa nocturna, pero en un marco de seguridad jurídica a los bares de Alem, que creo que no va a tener ninguna ciudad de la Provincia de Buenos Aires, y no sé si del país y seguramente también sea una buena oportunidad para que todos los problemas que tiene esta absolutamente descuidada escollera Norte, los problemas que tiene este puerto que no alcanza, por suerte no alcanza para la actividad portuaria, que ojala sea cada vez más importante, la escollera Norte no solamente sea una inhibición para esa actividad potencial, sino que sea una buena oportunidad para mejorar esa actividad portuaria.

Sra. Coria: Señor Fortunato.

Sr. Fortunato: Marcelo, te quiero hacer una aclaración, la escollera Norte no está abandonada, el puerto de Mar del Plata está abandonado desde lo físico. La entrada del puerto hace mucho tiempo que se debería dragar y no se draga, el Consorcio no puede hacer más, porque no tiene más dinero para hacerlo, la realidad es esa y además somos muchas las instituciones que nuestros representantes no existen en el Consorcio porque no están nombrados desde hace dos años. No estamos hablando de la escollera Norte abandonada, el puerto está abandonado. Quería dejar eso claro, gracias.

Sra. Coria: Concejal González.

Sra. González: La verdad que a diferencia de algunos colegas, nosotros lo que traíamos a esta jornada de trabajo eran hipótesis, de qué manera se estaba planteando el problema de la nocturnidad, hipótesis de que donde ampliáramos el debate los actores que podían participar en realidad lo que iba a aparecer es todo lo que está pendiente en la agenda de la ciudad, sobre todo al acompañamiento de esos sectores productivos y una hipótesis central que era, estamos achicando la agenda de discusión y por suerte lo confirmó el subsecretario Lopetegui. ¿Qué estamos discutiendo cuando hablamos de la escollera Norte?, ¿estamos discutiendo el problema de la nocturnidad?, si es eso lo que discutimos no se resuelve. Si ya teníamos Alem, Güemes, Rivadavia, acaba de mencionar el subsecretario un problema potencial con la zona de la nueva terminal. ¿Estamos discutiendo, profundizando de cuál es el problema operativo que tiene uno de los sectores productivos más importantes, el que mayor producto bruto interno le acerca a la ciudad es el puerto, eso no lo discutimos. Más allá de las recomendaciones, simplemente y nosotros no hemos querido, cuando hemos tenido que marcar posiciones, por ejemplo en relación al convenio con el Colegio de Arquitectos, es discutir la agenda de discusión, achicar la agenda de discusión, entren o no entren 20 boliches. Porque no es solo el problema de la nocturnidad, porque nos parece y en esto sí intentar, entiendo lo que dice el concejal Artime, no estamos haciendo un planteo de justicia redistributiva, sino de discusión de modelo de ciudad cuando decimos “son ocho cuadras”, no son ocho cuadras de la avenida Luro, son un poco más complicadas o discutimos las obras de la gente que en este momento no tiene agua, es una discusión de prioridades y seguramente vamos a votar distinto. Pongámoslo en la agenda, seguimos pensando que debemos trasladar 20, 25 boliches exclusivamente de Alem o ampliamos la agenda de la discusión de la nocturnidad de la ciudad, con los vecinos de Punta Mogotes, con los vecinos de la manzana de los circos, el problema es la nocturnidad y no los 20 boliches de Alem. Y seguimos discutiendo cuál es la posición que el Departamento Ejecutivo, pero también en la factibilidad de firmar convenios con el gobierno provincial y nacional rápidamente va a tener en relación a los problemas estructurales que tienen relación a sus sectores productivos, no aquellos vinculados exclusivamente a la recreación y al turismo. Por eso nosotros queremos dejar en claro y pedirle al plan estratégico durante todo este debate que amplíemos la agenda de discusión y tomemos en esto nocturnidad en su conjunto y tomemos en esto sectores productivos, en este caso del puerto también en su conjunto. Nada más.

Sra. Coria: Pablo Villar.

Sr. Villar: Simplemente quería aclarar que el motivo fundamental por el cual el Ejecutivo nos acercó la propuesta del traslado de la escollera Norte, lo que más nos interesó es que estamos convencidos, desde hace seis años a esta parte, que el gran responsable de los excesos que se ven en la nocturnidad es la policía y lo dijimos en todas las jornadas de trabajo que tuvimos y la policía se presentó en todas las jornadas de trabajo y dijo lo mismo: “Nosotros en Mar del Plata tenemos problemas muchos más graves que estar persiguiendo chicos borrachos, tenemos casos de violación, casos de robo a mano armada, casos de asesinato”. Entonces cualquier persona que camina la calle un viernes o un sábado por la noche sabe que la gran falta de presencia policial que hay, genera muchos excesos en la vía pública que terminan siendo un perjuicio para los vecinos. Ahora si la policía dice nosotros no tenemos posibilidad de poder acercar mayor cantidad de efectivos porque no los tenemos y si los tenemos los tenemos que enviar a otros lugares que son prioridad para la ciudad ¿Qué fue lo que a nosotros nos llamó la atención de este proyecto escollera norte? Que en este lugar a diferencia de otros lugares de la ciudad la jurisdicción -que no estaba confirmado- así se nos informó, iba a ser de Prefectura. Y cualquier marplatense que haya tenido la oportunidad de ir a Capital Federal y sabe que existe un centro de recreación nocturno como es Puerto Madero, no existen excesos para los vecinos, pura y exclusivamente por la presencia de Prefectura. Entonces nosotros que nos cansamos de ir a hablar con todas las autoridades policiales existentes y que siempre nos dijeron lo mismo, hasta nos ofrecimos para pagar las famosas horas Cores, que son las que paga el ciudadano por intermedio del Banco Provincia para tener un servicio adicional y nos dijeron que no porque no había efectivos para poder hacerlo; lo que nosotros dijimos es, démosle por lo menos el primer visto bueno a este proyecto del Ejecutivo Provincial y Municipal, porque creemos que puede llegar a ser muchos más sano para todos, el hecho de poder tener una nocturnidad que esté cuidada por Prefectura y no por la policía que lamentablemente para todos no tiene los medios para poder hacerse cargo de los excesos que genera la nocturnidad. Y para nosotros es muy importante porque nos dimos cuenta, que si hace cinco años que venimos planteando que necesitamos mayor presencia policial y la presencia policial no está, porque no existen los medios, porque no hay presupuesto, porque es un problema de la policía a nivel provincial o a nivel nacional, por lo menos busquemos un lugar donde como pasa en Capital Federal, en Puerto Madero la Prefectura se ocupa de cuidar un predio y que los excesos que supuestamente se generan en otros ámbitos, en este caso no ocurra. Y con respecto a lo que dijo el concejal Alonso le queríamos decir, que lo que nosotros representamos son Bares y no boliches y si algunos le quieren llamar boliches, son boliches desarrollados en la nocturnidad, no boliches bailables. Nosotros no pretendemos que trasladen los locales que existen en Alem desarrollando tareas de nocturnidad, como por ejemplo el bar. Nada más.

Sra. Coria: Señor Barañano, tiene el uso de la palabra.

Sr. Barañano: Señor Presidente, concejal Coria, le queremos agradecer la invitación a esta jornada, en nombre de los asociados representados y antes que nada quería efectuar una aclaración. Escuchaba atentamente al concejal Carlos Katz, con quien coincidí en un 95% de lo que expresara, solamente una observación respecto a que lo que se vive en playa grande no es un conflicto de intereses, es una colisión de intereses económicos con derechos. Por otro lado, lamentablemente no está ahora el Presidente, el arquitecto Marcelo Artime, también quería hacer una aseveración respecto a que las actividades nocturnas que desarrollan en el barrio residencial Playa Grande, no son legítimas. No son legítimas porque esta claro y plenamente demostrado la violación de las Ordenanzas y todos van a coincidir porque son legisladores a nivel local que una Ordenanza tiene el efecto que tiene una Ley y si se están violando las Ordenanzas que tienen su proceso de debate, de sanción, de promulgación y sus regimenes de infracción y de sanción a quien las viola, estamos ante el mismo caso de una Ley, no podemos decir que esas actividades son legítimas. El eje de lo que quiero aseverar concejal Coria, es decir que a veces, quien expone corre el riesgo de que sus dichos, de que lo que expresa puede ser tomado como inconducente, puede ser tomado como antojadizo y hasta puede volverse en contra de su posición. Cinco años de peregrinaje constante a este recinto, la octava vez que venimos, la cuarta vez que venimos en el marco de una jornada de trabajo y en la cual nada

hemos obtenido, nos habilita a decir que estamos hartos. Los vecinos de Playa Grande estamos hartos de los boliches de Alem y no es una afirmación emocional la que estoy expresando, se refleja de los innumerables llamados, correos electrónicos, entrevistas con nuestros asociados. Ese hartazgo surge de aquí, de ciento noventa actas de inspección, esto está aportado por la Dirección de Inspección General y está aportado por la fiscalía local, no es antojadizo es un dato de la realidad. Nosotros entendemos que algunos piensan que los números gobiernan al mundo pero es una realidad que la matemática resuelve problemas y que las estadísticas reflejan situaciones. Estas ciento noventa actas realizadas en todos los comercios gastronómicos de la vía de usos específicos Alem, el 70% de ellas está protagonizada por CARBA, de ese 70%, el 50% la concentran cinco locales gastronómicos –esa estadística nos está mostrando una tendencia clara- evidentemente hay un grupo de personas que violan sistemáticamente las Ordenanzas por lo tanto no podemos decir que la actividad es legítima. Pero tampoco este es el fondo del problema; el fondo del problema es que evidentemente quien no se atiene a la Ordenanza, no se atiene a la ley, está desarrollando su actividad de forma marginal. Por lo tanto concejal Coria los vecinos estamos total y absolutamente de acuerdo con el traslado de los boliches de Alem. Estamos de acuerdo con el concepto, porque innumerables veces hemos sostenido que compatibilizar las actividades de recreación nocturnas en un barrio residencial no es posible, es cómo tratar de emulsionar el agua con el aceite. Pero aparte no es una actitud irreflexiva el decir estamos de acuerdo con el traslado de los boliches de Alem porque hay un grupo de personas que sistemáticamente han montado su negocio en la violación de las Ordenanzas. Estamos de acuerdo con el concepto del traslado de los boliches de Alem porque hemos observado atentamente cómo otras comunas resolvieron la problemática de la nocturnidad, de esa colisión de intereses económicos contra derechos fundamentales de los vecinos. ¿Y cómo lo resolvieron? Lo resolvieron trasladándolos, el ejemplo claro es el Partido de Morón Provincia de Buenos Aires, donde la autoridad impulsó el traslado de los boliches a la vera de la avenida Gaona. El ejemplo claro es la ciudad Corrientes, ciudad capital de Corrientes donde las autoridades públicamente declararon que se ponían del lado de los vecinos e iban a impulsar el traslado de las actividades de recreación nocturnas. Y el ejemplo claro es lo que está intentando hacer el municipio de Pinamar, pero no lo puede lograr. Nosotros le prestamos especial atención al apoyo que nos brindara el Defensor del pueblo de la Nación, el licenciado Mondino, hace ya una año nos acercamos a Defensoría y valoramos mucho el apoyo que nos brindara -no solo por el apoyo moral- sino por el asesoramiento, por la educación que formó el Defensor del Pueblo de la Nación y su equipo técnico sobre los vecinos de Playa Grande. Y yo voy a citar textualmente algo que consideramos fundamental: “hasta tanto se logren los objetivos propuestos, es preciso que se intensifiquen en el barrio Playa Grande los controles de las actividades nocturnas existentes, manteniendo la actual moratoria para la instalación de nuevos comercios que puedan agravar la situación de conflicto. Mientras se concretan los objetivos de traslado, es preciso dictar las normas urbanísticas necesarias que regulen el uso futuro del suelo en el barrio Playa Grande con la garantía de la participación ciudadana”. Reitero: “es preciso dictar las normas urbanísticas necesarias que regulen el uso futuro de uso de suelo en el barrio Playa Grande con la garantía de la participación ciudadana”. ¿Por qué citamos lo expuesto por el señor Defensor? Porque si prosperase la solución que expusiera Marcelo Artime, el gran temor del vecino de Playa Grande es que se genere un doble negocio, lo decimos con absoluta claridad. Nosotros no queremos un doble negocio, nosotros queremos que se respete lo que expresó la profesora Isabel Guazzelli con absoluta claridad. Y hay un objeto que considero fundamental de toda esta discusión, porque toda esta discusión y todos los que estamos en este recinto hoy tenemos que reconocer que este debate surge de un reclamo vecinal de años y de una acción consecuente de los vecinos en búsqueda de una solución. Acá hay un objeto: solucionar los problemas ocasionados por la nocturnidad en el barrio residencial Playa Grande. Cada centímetro cuadrado de tierra pública que fuera empleada y que no obtuviera como contraprestación en el barrio Playa Grande una protección integral, nos pondría al borde de la burla pública. Quiero pedirle al Honorable Cuerpo que por favor nos acompañen en las medidas de protección que solicitamos, independientemente de la concreción del proyecto de traslado que adherimos y anhelamos, les estamos pidiendo las medidas de protección, que solicitamos en dos oportunidades y no obtuvimos respuesta. Y les aclaro que también hemos pedido al

Departamento Ejecutivo que reinstale la moratoria –como bien lo expresa el Defensor- para poder avanzar y no agravar la situación de conflicto. Les ruego encarecidamente a todos los concejales presentes que nos acompañen, que nos ayuden. Nada más, muchas gracias.

Sra. Coria: Si ninguna otra persona o institución va a hacer uso de la palabra, creo que estaríamos cerrando esta jornada. Quedan varias cuestiones que quizás deban ser trabajadas con algunas áreas específicas del Departamento Ejecutivo. Aquí se ha hablado acerca de los cambios de uso de suelo en la zona de Alem, acerca de si con esto se van a solucionar los problemas. Ha quedado pendiente el tema de los costos de inversión, que han sido planteados públicamente por el Departamento Ejecutivo pero por allí accediendo al Presupuesto no se puede encontrar con detalles, seguramente va a ser tema de futuros trabajos. Un tema que también quedó planteado tiene que ver con la seguridad en caso de desarrollarse estas actividades y la jurisdicción que se tendría en este caso, planteándose por allí la duda con respecto a Prefectura. Espero que todos estemos de acuerdo en que esta fue una jornada en la que se han planteado gran cantidad de ítems, muchos deberán ser desarrollados y todas las instituciones que han participado -si han dejado su mail- van a poder recibir la desgrabación de la jornada con el fin de analizar todas las cuestiones aquí vertidas. Agradezco en nombre del Concejo Deliberante la presencia de todos ustedes y tengan la plena seguridad de que todo lo que aquí se ha dicho va a ser tenido en cuenta y en pos de eso está nuestro compromiso para seguir trabajando. Gracias y buenos días.

-Es la hora 13:10