

*Buenos Aires está en mí como un poema,
Que no he podido detener en palabras.*

Jorge Luis Borges
Fervor de Buenos Aires

En el 2010 la Ciudad Autónoma de Buenos Aires será una democracia participativa que, con equidad y respeto por la diversidad, garantice la calidad de sus habitantes. Integrada al área metropolitana, al país, a la región y al mundo, afianzará su pasado y se proyectará al futuro como una urbe multicultural. Sustentada en el trabajo, la creatividad y el desarrollo productivo será una ciudad construida por y para la gente.

Índice

I	Presentación	5
	Nuevos Desafíos y Propuestas para el Plan Estratégico	7
	Autoridades del Consejo de Planeamiento Estratégico 2004 - 2006	9
	Introducción	11
	Metodología y Síntesis de Trabajo en el 2005	13
II	Proyectos de Elaboración	15
	Dimensión Institucional	17
	Dimensión Física	21
	Dimensión Económica	25
	Dimensión Social	27
	Género	32
	Dimensión Metropolitana	34
III	Iniciativas Legislativas y otros Documentos Elaborados	37
	Centros Comerciales a Cielo Abierto - Iniciativa Legislativa	39
	Voto Nominal Obligatorio en la Legislatura - Iniciativa Legislativa	45
	Buenos Aires Ciudad Productiva- Proyecto de Modificación del Código de Planeamiento Urbano	47
	Acuerdo de Cooperación de Planificación Estratégica de la Región Metropolitana Buenos Aires	55
	El Transporte Ferroviario en el Área Metropolitana	59
	Ley de Mecenazgo: Consideraciones e Interrogantes del Consejo de Planeamiento Estratégico	65
	Propuestas para Avanzar hacia la Plena Autonomía	68
	Evaluación Ambiental Estratégica	70
	Organizaciones Inscriptas	73

Presentación



Nuevos Desafíos y Propuestas para el Plan Estratégico

En Diciembre del 2004 el Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) presentó el *Plan Estratégico Buenos Aires 2010*, que reflejaba en una visión de futuro, lineamientos estratégicos y acciones tipo, las propuestas consensuadas por los miembros del CoPE a lo largo de años de trabajo.

En este 2005 comenzamos una nueva etapa en la tarea del Plan: traducir aquellas ideas fuerza para el desarrollo futuro de Buenos Aires en proyectos específicos. Así, reformulamos nuestra metodología de trabajo, para abocarnos plenamente a elaborar estos proyectos. Hoy, esta tarea se expresa en iniciativas presentadas a la Legislatura, en recomendaciones al Poder Ejecutivo y en documentos con propuestas sobre diversos temas. De este modo el CoPE propone no sólo un horizonte para Buenos Aires 2010, sino también caminos concretos para alcanzarlo.

El Plan Estratégico es un instrumento participativo que permite una interrelación, que a su vez propicia un mutuo aprendizaje, tanto de la sociedad civil como del gobierno. El debate de argumentos enriquece la calidad de las políticas adoptadas, y les otorga un mayor respaldo y legitimidad. Al mismo tiempo, este ámbito permite a las organizaciones encontrar canales más adecuados para sus proyectos, que habitualmente cobijan años de esfuerzo e investigación y no siempre han sido debidamente considerados.

Con estas propuestas demostramos que participación amplia y capacidad de formular proyectos concretos pueden ser aspectos complementarios y no excluyentes para formular un Plan que sea simultáneamente consensuado en su elaboración y sólido en su propuesta. El Plan Estratégico no debe ser sólo un buen documento: debe ser una pauta de acción para transformar la Ciudad y en ese camino estamos trabajando. Nuestra meta, entonces, será convertir a estas propuestas que aquí presentamos, y a aquellas sobre las que seguiremos trabajando en el futuro, en herramientas efectivas para formular las políticas públicas que la Ciudad necesita.

En suma, numerosos son los desafíos que se nos presentan hoy. Contamos con la fuerza y la voluntad para llevarlos a cabo. El Plan Estratégico es una herramienta ideal para ello, pero sólo podremos seguir con este trabajo continuando con el compromiso de las organizaciones que lo componen y de la sociedad civil en su conjunto. Porque el Plan lo hacemos entre todos.

Dr. Juan Manuel Abal Medina (h)
Coordinador del Plan Estratégico

Autoridades del Consejo de Planeamiento Estratégico 2004 - 2006

PRESIDENTE

Dr. Aníbal Ibarra
Jefe de Gobierno de la
Ciudad de Buenos Aires

VICEPRESIDENTE

Dr. Guillermo Jaim Etcheverry

VICEPRESIDENTE 1º

Ing. Israel Mahler

VICEPRESIDENTE 2º

Lic. Rodolfo Giunta

MIEMBROS DEL COMITÉ EJECUTIVO

SECTOR TRABAJO

Titulares

Sindicato Empleados de Comercio - SEC
Sindicato Único de Trabajadores de
Edificios de Renta Horizontal - SUTERH
Unión Obrera de la Construcción
de la República Argentina - UOCRA

Suplentes

Sindicato Único de Trabajadores de la Ciudad de Buenos Aires
Sindicato Luz y Fuerza
Unión Personal Civil de la Nación - UPCN

SECTOR PRODUCCION

Titulares

Cámara Argentina de la Construcción
Cámara Argentina de Comercio
Asociación de Bancos Públicos y Privados de
la República Argentina - ABAPPRA

Suplentes

Cámara de Empresaria de Medio Ambiente - CEMA
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo - CPAU
Consejo Profesional de Ingeniería Industrial - COPIME

SECTOR RELIGIÓN

Titulares

Acción Católica Argentina
Fundación Judaica
Ejército de Salvación

Suplentes

Federación Alianza Cristiana de Iglesias Evangélicas
Organización Islámica Argentina
Iglesia Evangélica Luterana Unida

SECTOR CULTURA

Titulares

Federación Entidades Vecinales y de Fomento de
la Ciudad de Buenos Aires - FEVECIBA
Fundación Centrtro de Estudios Psicoanalíticos - CEP
Fundación Unión

Suplentes

Fundación El Libro
Fundación E. Constantini - MALBA
Fundación Taller de Investigación y Acción Urbana - TIAU

SECTOR EDUCACION

Titulares

Universidad de Buenos Aires - UBA
Fundación Campo del Psicoanálisis
Sindicato Argentino de Docentes Particulares - SADOP

Suplentes

Universidad de Belgrano - UB
Universidad del Salvador - USAL
Asociación de Entidades de Educación a Distancia
y Nuevas Tecnologías - EDUTIC

SECTOR PARTIDOS POLITICOS

Titulares

Partido Demócrata Cristiano
Partido Socialista
Unión Cívica Radical

Suplentes

Partido de la Generación Intermedia
Partido Justicialista
Partido de la Ciudad

SECTOR ONGs

Titulares

Fundación Ciudad
Asociación Planificadores Urbanos y Regionales
Sociedad Central de Arquitectos - SCA

Suplentes

Asociación Amigos del Lago de Palermo
Asociación de Mujeres Arquitectas e Ingenieras - AMAI
Centro Argentino de Ingenieros - CAI

SECTOR OTRAS INSTITUCIONES

Titulares

Asociación de Concesionarios de Automotores de
la República Argentina - ACARA
Fundación Metropolitana
Colegio Público de Abogados de la Capital Federal - CPACF

Suplentes

Consejo Profesional de Ingeniería Civil
Liga de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios
Club Atlético River Plate

DIRECTOR EJECUTIVO

Dr. Juan Manuel Abal Medina (h)

Introducción

El Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) es una herramienta de participación ciudadana consagrada en el artículo 19 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. Su objetivo principal es el de brindar un espacio de encuentro en el que los diversos actores de la sociedad puedan debatir, en el marco de la búsqueda de consensos, sobre el destino y la ejecución de las políticas públicas en el ámbito de la Ciudad. Como mecanismo de diálogo entre la sociedad porteña y su gobierno, el CoPE se destaca como uno de los mecanismos fundamentales de la democracia participativa que establece la Constitución de la Ciudad.

El 30 de noviembre de 2004 el CoPE aprobó el *Plan Estratégico Buenos Aires 2010*, primer Plan Estratégico participativo elaborado por organizaciones de la sociedad civil. Este Plan refleja el consenso alcanzado entre más de 170 organizaciones en torno a una visión común de Buenos Aires en el futuro. Está constituido por una visión que expresa cuáles son los principales valores que tendrían que primar en la Ciudad del futuro, lineamientos que proponen la mejor estrategia para alcanzar nuestros objetivos en el mediano y largo plazo y acciones tipo que proponen caminos posibles para alcanzar los objetivos propuestos. En otras palabras, el *Plan Estratégico Buenos Aires 2010* ha logrado presentar una propuesta desde la sociedad civil de una serie de lineamientos estratégicos e interdisciplinarios para desarrollar las modalidades de intervención urbana hacia la Ciudad futura.

El presente documento es una síntesis del trabajo realizado en la primera mitad del corriente año. Releva los niveles de avance y de concertación de los proyectos abordados por el CoPE. Asimismo, contiene los proyectos de iniciativa legislativa y los documentos producidos por las comisiones de trabajo.

A partir de la elaboración de este documento, se ha dado un nuevo paso en la denominada planificación estratégica participativa, concebida como una nueva forma de planificación, gestión y control de las cuestiones públicas. Este espacio emerge como un proceso dinámico, articulado, que incorpora la participación de todos los actores interesados y que consolida una cultura de colaboración entre las instituciones, entidades sociales y agentes económicos que están comprometidos con el objetivo de hacer de Buenos Aires una ciudad cada día mejor.

Metodología y Síntesis de Trabajo en el 2005

A partir de la elaboración de la visión común y los lineamientos estratégicos consensuados en el *Plan Estratégico Buenos Aires 2010*, este año el Plan ha pasado a una nueva etapa de trabajo: Elaboración de proyectos.

Esta nueva etapa supuso un cambio en la metodología de trabajo. El centro del trabajo pasó a concentrarse en el desarrollo de propuestas táctico-procesales que permitieran transformar en proyectos concretos los criterios generales consensuados en el Plan 2010. En este sentido, durante estos meses de 2005 avanzamos en la elaboración de proyectos específicos que le otorgaran forma y contenidos a los grandes consensos estratégicos elaborados y aprobados en los últimos años.

Esta reformulación del trabajo fue el objetivo que nos fijamos en las plenarias de Marzo. Cada dimensión seleccionó un grupo de proyectos para trabajar durante la primera mitad del año, teniendo en cuenta su importancia estratégica, el nivel de visibilidad de la temática y el nivel de consenso alcanzado con los diferentes actores involucrados.

Luego de esta primera selección se conformaron los "grupos por proyecto". De esta manera las comisiones dejaron de ser "grupos de trabajo" organizados en forma temática (Seguridad, Justicia y Autonomía, Hábitat, Salud, etc.) para pasar a concentrarse en proyectos específicos. Aunque todos los proyectos que se desprenden del Plan 2010 son parte de una visión integral de la Ciudad y son igualmente importantes, en este proceso fue necesario seleccionar algunos:

- Sistema Electoral - Voto Electrónico
- Necesidades Jurídicas Insatisfechas
- Autonomía Plena
- Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)
- Conformación de un Banco de Inmuebles Edificados y Tierras disponibles para su utilización
- Reordenamiento del Transporte Público y Centros de Transferencia Multimodales
- Promoción de los Centros Comerciales a Cielo Abierto
- Fortalecimiento y Ampliación de la Descentralización de la Defensa de los Consumidores y Usuarios
- Programas de Desarrollo de PyMES: Aumento de su Competitividad y Capacidad de Generar Empleo
- Buenos Aires Paisaje Cultural Urbano, Patrimonio de la Humanidad
- Ley de Mecenazgo
- Observatorio sobre Perfiles Sociales
- Impulsar Campañas de Sensibilización y Concientización sobre la Problemática de Género
- Sistema de Salud Metropolitano
- Aplicación de la Normativa Vigente en el Tratamiento Integral de los Residuos Patogénicos Producidos por Prácticas Médicas
- Creación de un Foro Metropolitano de Planes Estratégicos
- Creación de una Agenda de Problemáticas Metropolitanas
- Generación de Estadísticas que Contemplan la Segmentación por Sexo

Buenos Aires, julio de 2005

Así, el trabajo de las comisiones estuvo centrado en el desarrollo de estos proyectos, articulando fuertemente con actores que ya participaban en el Plan y otros que se sumaron en este período. Se trabajó en conjunto con Comisiones de la Legislatura, con distintas Secretarías del Gobierno de la Ciudad y con áreas del gobierno nacional. Asimismo, en la Dimensión Metropolitana se logró un trabajo sostenido con distintos municipios del Gran Buenos Aires (San Martín, Avellaneda, Morón, La Matanza, Malvinas Argentinas), con quienes se firmó un Acta Acuerdo de Cooperación.

Esta articulación también permitió contactarnos con otras ciudades de la región y el mundo a través del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU), cuya Vicepresidencia fue asumida por Buenos Aires en Abril de este año. Vale destacar que la Ciudad fue elegida por unanimidad de los miembros para ocupar ese espacio. A su vez, Buenos Aires asumió la Subcoordinación de la Unidad Temática de Planificación Estratégica de la Red de Mercociudades, integrada por gobiernos locales de los países miembros del Mercosur.

Desde el Comité Ejecutivo del CoPE se mantuvieron frecuentes reuniones de trabajo con funcionarios del Gobierno de la Ciudad, entre ellos los Secretarios de Seguridad, tanto Juan José Álvarez como Diego Gorgal, y de Descentralización, Héctor Capaccio-li, el Presidente de la Corporación del Sur, Enrique Rodríguez, y el Vicepresidente 1º de la Legislatura, Santiago de Estrada. Asimismo, debe destacarse la participación de otros funcionarios y técnicos del Ejecutivo y la Legislatura en la labor cotidiana de las diferentes áreas de trabajo que componen el Plan.

Paralelamente, se continuó con la labor de difusión del Plan en los medios de comunicación. Numerosos periódicos (Clarín, La Nación, Página/12, El Cronista Comercial) han publicado artículos sobre las actividades del Plan, y se han publicado avisos institucionales en diversas revistas (Veintitrés, Debate, Día 8, Poder). Asimismo, se ha realizado publicidad del Plan Estratégico en la vía pública.

Como fruto de todo este trabajo llegamos a mitad de año con numerosos proyectos en importante grado de avance sintetizados en el presente documento.

Proyectos de Elaboración

Dimensión Institucional

Proyecto

SISTEMA ELECTORAL / CÓDIGO ELECTORAL / VOTO ELECTRÓNICO

Área Crítica

Participación Ciudadana.

Lineamiento

Fomentar la participación y el control ciudadano en la gestión pública mediante la descentralización política y administrativa. Mejorar la representatividad y la gobernabilidad, y garantizar la pluralidad política.

Acciones Tipo

Sanción de un sistema electoral mixto.
Reglamentación del Código Electoral de la Ciudad.
Implementación del voto electrónico.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Alcanzar un sistema electoral que respete la proporcionalidad y al mismo tiempo permita un mayor contacto entre representantes y representados.
- Reglamentar un Código Electoral propio de la Ciudad capaz de adaptarse a los cambios que se desarrollen en la sociedad y en las tecnologías electorales.
- Lograr una mayor agilidad y transparencia en el proceso electoral a través de la incorporación de nuevas tecnologías en la emisión del voto.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Sanción de una Ley Electoral de la Ciudad que ponga fin a un vacío legal y que contemple tanto el principio constitucional de proporcionalidad como el vínculo entre representantes y representados.
- Sanción de un Código Electoral, para contar con una normativa de la Ciudad sobre el tema.
- Avanzar en las instancias y multiplicar las pruebas de voto electrónico en orden a alcanzar los programas más adecuados para garantizar la transparencia de los actos eleccionarios.

ACTORES INTERVINIENTES:

Legislatura de la Ciudad, Dirección General Electoral (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Se preparó un documento para presentar en la Legislatura recomendando un rápido tratamiento del despacho de Código Electoral D0113 aprobado por las Comisiones de Asuntos Constitucionales y Justicia. Se está participando en la prueba piloto de voto electrónico llevada a cabo por la Dirección General Electoral de la Ciudad.

Proyección 2010

Sistema electoral mixto del tipo combinado dependiente, Código Electoral de la Ciudad flexible y Voto Electrónico en todas las elecciones de la Ciudad.

Buenos Aires, julio de 2005

Proyecto

VOTO NOMINAL EN LA LEGISLATURA

Área Crítica

Participación Ciudadana.

Lineamiento

Fomentar la participación y el control ciudadano en la gestión pública mediante la descentralización política y administrativa. Mejorar la representatividad y la gobernabilidad, y garantizar la pluralidad política.

Acciones Tipo

Implementación de las votaciones nominales en la Legislatura.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Permitir un conocimiento ciudadano más efectivo de la labor de los representantes.
- Reforzar el papel de control de los ciudadanos en los asuntos públicos.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Reforma del artículo 271 del Reglamento de la Legislatura de la Ciudad, estableciendo la nominalidad de todas las votaciones.

ACTORES INTERVINIENTES:

Legislatura de la Ciudad y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Iniciativa legislativa presentada en la Legislatura de la Ciudad.

Proyección 2010

Información precisa y accesible de la postura de cada representante ante cada tema tratado en el recinto.

Proyecto

AUTONOMÍA PLENA

Área Crítica

Autonomía.

Lineamiento

Fortalecer la autonomía de la Ciudad y desarrollar políticas integrales de seguridad y justicia.

Acciones Tipo

Promoción de la modificación o derogación de la Ley 24.588 para el traspaso de competencias a la Ciudad.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Lograr el status de autonomía y las facultades jurisdiccionales que la Constitución Nacional en su artículo 129 le otorga a la Ciudad, pero que le son negadas por diversas normas, entre ellas por la Ley Nacional 24.588 ("Ley Cafiero"). Las áreas que requieren ser transferidas refieren a órganos de seguridad y justicia, de uso del suelo y de control sobre los servicios públicos, entre otros.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Preparar un documento con recomendaciones para los representantes de la Ciudad en las instancias nacionales (Cámaras de Diputados y Senadores Nacionales).

ACTORES INTERVINIENTES:

Diputados y Senadores Nacionales por la Ciudad, Subsecretaría de Justicia y Trabajo (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Elaboración de un documento con estado de situación y propuestas.

Proyección 2010

Una Ciudad con competencia propia sobre políticas de seguridad (Policía y Bomberos), Justicia, Puerto, regulación del transporte, Registro de Bienes (Inmueble, Automotor) e Inspección General de Justicia.

Buenos Aires, julio de 2005

Proyecto

CENSO DE NECESIDADES JURÍDICAS INSATISFECHAS

Área Crítica

Autonomía.

Lineamiento

Fortalecer la autonomía de la Ciudad y desarrollar políticas integrales de seguridad y justicia.

Acciones Tipo

Realización de un censo de necesidades jurídicas insatisfechas.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Conocer las problemáticas específicas de cada zona de la Ciudad en cuanto al acceso a la justicia y los recursos jurídicos disponibles.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Confeccionar un cuestionario en orden a indagar qué factores (económicos, territoriales, educativos, etc.) dificultan el acceso a la justicia en un sentido amplio, es decir a los mecanismos judiciales y administrativos de protección de derechos.
- Realizar un censo en orden a profundizar la investigación.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección General de Estadística y Censos (GCBA), Subsecretaría de Justicia y Trabajo (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

El proyecto está elaborado, resta aún su ejecución.

Proyección 2010

Contar con estadísticas sobre el acceso a la justicia que sirvan como herramientas para implementar políticas públicas que permitan un acceso universal a la justicia.

Dimensión Física

Proyecto

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (EAE)

Área Crítica

Planeamiento Urbano.

Lineamiento

Reestructurar el ordenamiento territorial y el uso del suelo para lograr una Ciudad más equilibrada, sustentable y de calidad de vida, a través de la instrumentación de políticas de planeamiento urbano.

Acciones Tipo

Elaboración de un proyecto de ley sobre evaluaciones ambientales estratégicas para grandes emprendimientos urbanos.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Realizar evaluaciones ambientales estratégicas en intervenciones que comprometan la transformación del hábitat, incorporando la interacción de todas las variables y sus efectos, verificando las contingencias futuras relevantes en los diferentes escenarios que resulten de la aplicación de la mencionada herramienta de gestión.
- Analizar de forma sistémica los procesos de transformación.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Elaborar una recomendación al Poder Ejecutivo para que contemple la implementación de la herramienta de gestión de Evaluación Ambiental Estratégica.
- Fomentar la aplicación de la legislación vigente.

ACTORES INTERVINIENTES:

Gobierno y Legislatura de la Ciudad, Gobierno nacional, Gobierno provincial y municipios, actores públicos y privados que interactúan en el territorio urbano y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Primer Borrador de Proyecto de Ley.

Proyección 2010

Buenos Aires, ciudad metropolitana, con políticas de estado evaluadas estratégicamente para establecer un desarrollo urbano ambiental sustentable.

Proyecto

BANCO DE INMUEBLES

Área Crítica

Hábitat.

Lineamiento

Mejorar el acceso a la vivienda y las condiciones del hábitat, procurando una superior calidad de vida para todos los habitantes, priorizando a los sectores de menores ingresos.

Acciones Tipo

Conformación de un Banco de Inmuebles Edificados y Tierras disponibles para su utilización.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Recuperar y proveer de tierras disponibles para el desarrollo de planes de viviendas.
- Articular con una política explícita de subsidios que revierta las condiciones de ilegalidad en la ocupación de las viviendas.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Identificar las bases de datos de los diferentes organismos competentes.
- Definir instrumentos de gestión específicos que interrelacionen las diversas situaciones dominiales y jurídicas.
- Compatibilizar la normativa nacional de Contratación Pública con los requerimientos propios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en relación a la política de participación de las PyMES.

ACTORES INTERVINIENTES:

Instituto de Vivienda de la Ciudad, Secretaría de Infraestructura y Planeamiento, Procuración General y Escribanía General de la Ciudad, Corporación Buenos Aires Sur, SBASE (Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad de Estado), ONABE (Gobierno nacional) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Constituir una Comisión con los organismos que integran el Consejo del Plan Estratégico que posibilite el seguimiento de las afectaciones y transferencias de las tierras en el marco de lineamientos estratégicos, que facilitarán atravesar la coyuntura con intervenciones contenidas en un marco general.

Proyección 2010

Buenos Aires, una ciudad basada en la inclusión y la accesibilidad a la vivienda social.

Proyecto

REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS

Área Crítica

Gestión del transporte y de su infraestructura.

Lineamiento

Promover la convivencia de los distintos modos de transporte, incluidos los no motorizados, priorizando al transporte público y atendiendo el equilibrio entre la economía, la movilidad y la calidad ambiental.

Acciones Tipo

Reordenamiento del transporte público y privado en el Área Central y del entorno inmediato como área de transición.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Definir un área de articulación de las políticas urbanas y de desarrollo productivo, haciendo hincapié en la infraestructura del transporte.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Se cuenta en el ámbito de la Dimensión Metropolitana una Comisión de "Infraestructura del transporte" con la participación de Municipios del Gran Buenos Aires.
- Reserva de tierras necesarias para el cumplimiento de la ley 670 "Autorización al Poder Ejecutivo a la construcción de nuevas líneas de subterráneos "F", "G", "I".

ACTORES INTERVINIENTES:

Subterráneos de Buenos Aires SE (SBASE), Dirección General de Desarrollo Urbano (GCBA) CoPUA, AUSA, Instituto de la Vivienda de Ciudad (GCBA), Corporación Buenos Aires Sur (GCBA), Secretaría de Medio Ambiente (GCBA) y CoPE..

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Proponer usos específicos para la actividad del transporte urbano de personas (CT: Centro de Transferencias, RTT: Reserva de Tierras que posibiliten los cambios tecnológicos y den respuesta a los equipamientos para el de la actividad del sector transporte) y se definió como área de articulación multiactoral "Pompeya /Saénz" por sus características y el acceso a los diferentes actores con competencia.

Proyección 2010

Buenos Aires, ciudad metropolitana con una adecuada movilidad y accesibilidad, basada en el transporte público masivo.

Proyecto

PAISAJE CULTURAL URBANO, PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Área Crítica

Planeamiento Urbano y Cultura.

Lineamiento

Reestructurar el ordenamiento territorial y el uso del suelo para lograr una Ciudad más equilibrada, sustentable y de calidad de vida, a través de la instrumentación de políticas de planeamiento urbano.

Acciones Tipo

Promoción de la Declaración de Paisaje Cultural Urbano, Patrimonio de la Humanidad, recuperación del horizonte para la Ciudad de Buenos Aires e implementación de medidas de urgencia para evitar su pérdida futura.
Promoción de un plan de manejo que contemple la preservación de la ribera del Río de la Plata y de las grandes cuencas metropolitanas.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Declaración de Buenos Aires como Paisaje Cultural Urbano, Patrimonio de la Humanidad por parte de la UNESCO.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Seguimiento y monitoreo del proyecto de Declaración de Buenos Aires como Paisaje Cultural Urbano, Patrimonio de la Humanidad que vienen trabajando las áreas de gobierno con expertos de la agencia internacional.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección General de Patrimonio, Secretaría de Infraestructura y Planeamiento (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
		X

Comisión de Seguimiento del Proyecto impulsado por la Secretaría de Cultura (GCBA).

Proyección 2010

Buenos Aires Paisaje Cultural Urbano, Patrimonio de la Humanidad-UNESCO.

Dimensión Económica

Proyecto

PROGRAMA DE ASISTENCIA A LAS ASOCIACIONES DE COMERCIANTES EN EL LANZAMIENTO Y GERENCIAMIENTO DE CENTROS COMERCIALES A CIELO ABIERTO.

Área Crítica

Desarrollo, empleo e innovación.

Lineamiento

Promover el desarrollo económico social y territorialmente equilibrado, atraer inversiones productivas y crear empleo.

Acciones Tipo

Asistencia en el lanzamiento y gerenciamiento de "Centros Comerciales a Cielo Abierto".

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Crear una identidad comercial fundida con la identidad y la cultura del barrio, que genere sinergias positivas tanto para los comerciantes como para consumidores, vecinos y la actividad turística.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Ingresar en la Legislatura de la Ciudad un Proyecto de Declaración por el cual se declare de interés económico y estratégico que el Poder Ejecutivo implemente un programa de asistencia a las asociaciones de comerciantes en el lanzamiento y gerenciamiento de Centros Comerciales a Cielo Abierto.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección de Industria y Comercio (GCBA), Unidad fuera de Nivel "Ordenamiento del Espacio Público" (GCBA), Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano (CEDEM-GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
		X

Iniciativa Legislativa presentada: Proyecto de Declaración de los Centros Comerciales a Cielo Abierto de interés estratégico y económico de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyección 2010

Funcionamiento de las principales áreas comerciales de la Ciudad como Centros Comerciales a Cielo Abierto.

Buenos Aires, julio de 2005

Proyecto

MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO

Área Crítica

Desarrollo, empleo e innovación.

Lineamiento

Promover el desarrollo económico social y territorialmente equilibrado, atraer inversiones productivas y crear empleo.

Acciones Tipo

Reforma integral de la normativa sobre uso del suelo urbano, acompañada de una campaña de información a favor de la radicación de actividades productivas compatibles con el medio ambiente.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Comenzar a revertir la situación de marginación que sufre la producción en territorio de la Ciudad, permitiendo la recuperación de la calificación de "uso conforme" a alrededor de 10.000 establecimientos productivos, una vez que obtengan su certificado de aptitud ambiental, conforme a lo normado en la Ley 123 y no cuenten con denuncias por molestias de los vecinos.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Ingresar en la Legislatura de la Ciudad un Proyecto de Ley de Modificación del Código de Planeamiento Urbano que enmienda el Cuadro de Usos para la Industria.

ACTORES INTERVINIENTES:

Secretaría de Producción, Turismo y Desarrollo Sustentable (GCBA), Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano (CEDEM-GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
		X

Iniciativa Legislativa: Proyecto de Ley de Modificación del Código de Planeamiento Urbano.

Proyección 2010

Regularización de la situación de los establecimientos productivos, ambientalmente aptos, con relación a las normas de uso del suelo.

Dimensión Social

Proyecto

LEY DE MECENAZGO

Area Crítica

Cultura.

Lineamiento

Sustentar el derecho a la cultura para todas las personas y promover los valores culturales que nos identifican, a través del pluralismo, la participación y el respeto a la ley.

Acciones Tipo

Ley de Mecenazgo.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Resaltar el papel del Estado en la fiscalización y el control del financiamiento público y privado de la actividad cultural, uno de los principales motores del producto bruto y el nivel de empleo en la Ciudad.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Sanción de una Ley de Mecenazgo que contemple un criterio plural de selección de las actividades a fomentar y que promueva las manifestaciones menos atendidas por la cultura oficial.

ACTORES INTERVINIENTES:

Legislatura de la Ciudad, Secretaría de Cultura (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Trabajo conjunto con legisladores de la Comisión de Cultura de la Legislatura de la Ciudad a partir del proyecto en elaboración en la Legislatura, consensuado con el Poder Ejecutivo.

Proyección 2010

Ley de Mecenazgo que garantice una pluralidad de expresiones artísticas y que promueva a la cultura como motor del producto bruto y del empleo en la Ciudad.

Buenos Aires, julio de 2005

Proyecto

UNIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN DE LOS DISTINTOS CENTROS MÉDICO-ASISTENCIALES

Área Crítica

Salud.

Lineamiento

Promover y optimizar la utilización de los recursos del sistema de salud para garantizar el acceso a la población, instrumentando políticas de prevención integral y redes de atención primaria.

Acciones Tipo

Unificación de los sistemas de procesamiento de la información de los distintos centros médico-asistenciales.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Puesta en marcha de un sistema centralizado de procesamiento de datos de los distintos Centros de Salud en orden a optimizar la atención de los pacientes y el uso de los recursos del sistema de salud. Mejora de la distribución de los residentes y concurrentes de acuerdo a las especialidades requeridas por los Centros Sanitarios.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Sanción de la Ley sobre el Registro Único de Salud (RUS).

ACTORES INTERVINIENTES:

Comisión de Salud de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
		X

Monitoreo de la reglamentación de la Ley sobre el RUS.

Proyección 2010

Registro Único de Salud, que brinda una ficha general del paciente en cualquier centro de salud de la Ciudad, colaborando con un uso más eficiente de los recursos del sistema de salud.

Proyecto

APLICACIÓN DE LA NORMATIVA VIGENTE EN EL TRATAMIENTO INTEGRAL DE LOS RESIDUOS PATOGENICOS PRODUCTO DE LAS DISTINTAS PRÁCTICAS MÉDICAS

Área Crítica

Salud.

Lineamiento

Promover y optimizar la utilización de los recursos del sistema de salud para garantizar el acceso a la población, instrumentando políticas de prevención integral y redes de atención primaria.

Acciones Tipo

Aplicación de la normativa vigente en el tratamiento integral de los residuos patogénicos producto de las distintas prácticas médicas.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Lograr el cumplimiento efectivo de la Ley 154 de tratamiento, generación, manipulación, almacenamiento, recolección, transporte y disposición final de residuos patogénicos, el decreto que la reglamenta (1886/2001) y su modificatoria, Ley 747, en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Seguimiento y monitoreo sobre el proceso. Avanzar con una propuesta sobre la coordinación de los distintos órganos controladores y fiscalizadores que existen en la materia ya que ellos en algunos casos ven superpuestas sus competencias y no pueden hacer un control eficaz.

ACTORES INTERVINIENTES:

Secretaría de Salud (GCBA), Secretaría de Producción, Turismo y Desarrollo Sustentable (GCBA), Secretaría de Seguridad (GCBA), Ente Regulador de la Ciudad, Sindicatura General de la Ciudad, Auditoría General de la Ciudad, Legislatura de la Ciudad y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Constitución de una mesa de diálogo entre los diferentes actores para que se tomen iniciativas conjuntas en el control y fiscalización del tratamiento de los residuos.

Proyección 2010

Tratamiento de residuos patogénicos coordinado y controlado eficazmente.

Buenos Aires, julio de 2005

Proyecto

APLICACIÓN DEL SISTEMA DOTS PARA EL TRATAMIENTO DE LA TUBERCULOSIS

Área Crítica

Salud.

Lineamiento

Promover y optimizar la utilización de los recursos del sistema de salud para garantizar el acceso a la población, instrumentando políticas de prevención integral y redes de atención primaria.

Acciones Tipo

Aplicación del sistema DOTS en la Capital Federal. (Directly Observed Therapy).

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Implementar esta metodología a la totalidad de pacientes informados por todos los efectores de salud que tienen domicilio en la ciudad.
- Asimismo, en el marco del trabajo de la Dimensión Metropolitana del CoPE proponer a la Secretaría de Salud de la Provincia de Buenos Aires, con quien se firmara el Acuerdo de Cooperación Área Metropolitana oportunamente, la colaboración en la atención de los pacientes que residan en su territorio.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Sistema DOTS, tratamiento ambulatorio de seguimiento semanal respecto del cumplimiento de la prescripción médica, implementado en la Ciudad de Buenos Aires, a través de distintos agentes de salud, capacitados en esta metodología de trabajo que puedan difundir medidas de prevención específica y asegurar el cumplimiento del tratamiento.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección General de Atención Primaria, Secretaría de Salud (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Articulación con los actores, Dirección General de Atención Primaria, Coordinador de la Red de Tuberculosis, CoPE y Organización Panamericana de la Salud.

Proyección 2010

Eliminación de la Tuberculosis en la Ciudad de Buenos Aires.

Proyecto

OBSERVATORIO EDUCATIVO

Área Crítica

Educación.

Lineamiento

Consolidar un sistema educativo democrático, articulado, accesible, pertinente y de calidad para toda la Ciudad que promueva el desarrollo integral de la persona.

Acciones Tipo

Consolidar, articular y actualizar las fuentes de información del sistema educativo de la Ciudad y su vinculación con el mercado laboral.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Articular las áreas de Educación (Dirección de Programación Educativa) y Hacienda (Área Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano – CEDEM) para el desarrollo de una base de datos única sobre sistema educativo y mercado laboral.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Monitorear la sistematización de la información elaborada en las diferentes dependencias del Gobierno de la Ciudad en lo que respecta al vínculo entre el mercado de trabajo y el sistema de formación educativo.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección General de Planeamiento de la Secretaría de Educación (GCBA), Centro de Estudios de Desarrollo Metropolitano (CEDEM-GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
x		

Reunión con miembros de la Secretaría de Educación y de consultores del CEDEM para avanzar con el proyecto.

Proyección 2010

Creación de un espacio común (Observatorio Educativo) entre las áreas correspondientes de Educación y Hacienda para la discusión y planificación de la política educativa de la Ciudad.

Buenos Aires, julio de 2005

Género

Proyecto

GENERACIÓN DE ESTADÍSTICAS QUE CONTEMPLAN LA SEGMENTACIÓN POR SEXO

Área Crítica

Género.

Lineamiento

Incorporar la perspectiva de género en la formulación e implementación de las políticas públicas.

Acciones Tipo

Consolidar, articular y actualizar las fuentes de información del sistema educativo de la Ciudad y su vinculación con el mercado laboral.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Conocer estadísticas segmentadas por sexo para desarrollar políticas públicas adecuadas a las necesidades de las mujeres.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Bregar por la recolección estadística segmentada por sexo con los organismos encargados de los asuntos estadísticos.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección de Estadística y Censos (GCBA), Dirección de la Mujer (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
X		

Preparación de la nueva muestra.

Proyección 2010

Estadísticas sobre la Ciudad que contemplan en su recolección la segmentación por sexo.

Proyecto

IMPULSAR CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

Área Crítica

Género.

Lineamiento

Impulsar campañas de sensibilización y concientización.

Acciones Tipo

Realización de talleres, seminarios o encuentros de diverso tipo que promuevan el cambio de conductas, estimulando la tolerancia y la convivencia.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Implementar espacios de discusión que promuevan el debate sobre la importancia de interiorizar como valores la tolerancia y la convivencia en un clima de respeto por la diversidad.
- Modificar patrones culturales y, de esta manera, combatir la desigualdad de género.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Ronda de reuniones por CGPs con organizaciones del Plan, invitados especialistas en la temática y vecinos de la Ciudad.

ACTORES INTERVINIENTES:

Dirección de la Mujer (GCBA), Dirección de Estadística y Censos (GCBA) y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
	X	

Ronda de reuniones con las áreas en cuestión.

Proyección 2010

Buenos Aires, una ciudad con igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

Buenos Aires, julio de 2005

Dimensión Metropolitana

Proyecto

FORO DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA REGIÓN METROPOLITANA

Área Crítica

Planificación, coordinación y gestión interjurisdiccional del área metropolitana Buenos Aires.

Lineamiento

Promover la existencia de instancias jurídicas y de gestión interjurisdiccionales para los temas que precisan tratamiento a nivel metropolitano.

Acciones Tipo

Creación de un Foro Metropolitano de Planes Estratégicos.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Generar un espacio de reflexión y búsqueda de coincidencias en la definición de estrategias y diseño de políticas públicas comunes a nuestra región, como etapa inicial de un proceso de coordinación de acciones y cooperación mutua.
- Realizar los esfuerzos necesarios para mejorar la coordinación entre áreas de gestión específica de las respectivas jurisdicciones.
Fortalecer el proceso de generación de información a nivel regional y puesta en común de la información existente.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Encuentros con autoridades y cuadros técnicos de los municipios del AMBA para la identificación y el análisis de las problemáticas comunes de la región.

ACTORES INTERVINIENTES:

Municipios de Avellaneda, Gral. San Martín, La Matanza, Malvinas Argentinas, Morón y el CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
		X

Acuerdo firmado en mayo de 2005 por las áreas de planificación de los municipios de Avellaneda, Gral. San Martín, La Matanza, Malvinas Argentinas, Morón y la Coordinación del Plan Estratégico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyección 2010

Incorporación de la totalidad de los Municipios del AMBA, el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires al acuerdo.

Proyecto

ELIMINACIÓN DE LAS INTERFERENCIAS VIALES FERROVIARIAS

Área Crítica

Planificación, coordinación y gestión interjurisdiccional del área metropolitana Buenos Aires.

Lineamiento

Promover la existencia de instancias jurídicas y de gestión interjurisdiccionales para los temas que precisan tratamiento a nivel metropolitano.

Acciones Tipo

Planificación y coordinación de la modernización de las infraestructuras aérea, marítima, fluvial y terrestre del sistema metropolitano.

Síntesis descriptiva

OBJETIVOS:

- Resolver en forma integral el problema de la interferencia vial ferroviaria para los servicios urbanos de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires.
- Completamiento del cinturón ferroviario transversal, posibilitando el intercambio de tráfico de cargas y de pasajeros entre todas las líneas.

CURSOS DE ACCIÓN:

- Encuentro con especialistas y actores involucrados en la temática.

ACTORES INTERVINIENTES:

Secretaría de Infraestructura y Planeamiento (GCBA), PTUBA, Secretaría de Transporte de la Nación y CoPE.

Nivel de Avance

Inicial	Medio	Avanzado
X		

Diseño de un proyecto que evalúe la factibilidad de la propuesta.

Proyección 2010

Presentación de la versión definitiva del proyecto.

Iniciativas Legislativas y otros Documentos Elaborados

Centros Comerciales a Cielo Abierto - Iniciativa Legislativa

Declaración

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires declara de interés estratégico, económico y social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el desarrollo de un proyecto dedicado a la asistencia de las asociaciones de comerciantes en el lanzamiento y gerenciamiento de Centros Comerciales a Cielo Abierto, que constituyen una modalidad voluntaria de libre asociación entre los comercios radicados y a radicarse en un determinado entorno urbano, a fines de gerenciar unificadamente procesos comunes y crear una identidad comercial fundida con la identidad y la cultura del barrio.

El proyecto deberá desarrollar las siguientes líneas de acción:

- a. Diseñar un Plan Marco de Modernización del Comercio de la Ciudad de Buenos Aires, con el doble objetivo de mejorar el medio urbano y la capacidad competitiva del comercio de proximidad, que incluya mejoras y simplificación de la normativa vigente.
- b. Apoyar a las asociaciones de comerciantes de cada barrio en la elaboración de un plan de trabajo para desarrollar su Centro Comercial Abierto, incluyendo cuestiones tales como el relevamiento de información comercial y su procesamiento
- c. Cooperar en el proceso de selección y capacitación de Gerentes de los Centros Comerciales, particularmente en la función de articulación de los diferentes actores: comercios, gobierno, vecinos/consumidores, inversores inmobiliarios.
- d. Desarrollar actividades de actualización de los comerciantes y de los empleados de comercio.
- e. Llevar a cabo, conjuntamente con las asociaciones de comerciantes, campañas de difusión del proyecto y de enrolamiento de los comerciantes.
- f. Promover que los vecinos, las empresas y profesionales, las entidades educativas, religiosas y culturales de cada barrio se involucren en esta iniciativa.
- g. Apoyar a los Centros Comerciales Abiertos en el proceso de adopción de nuevas tecnologías de comercialización, particularmente el comercio electrónico.
- h. Mejorar la infraestructura física (equipamiento urbano) y de servicios y la seguridad de la zona e incentivar a los comerciantes, vecinos y restantes actores para realizar mejoras, a efectos de lograr una mayor sinergia por las interacciones de todos los factores precedentemente nombrados.

Buenos Aires, julio de 2005

Fundamentos

Buenos Aires,
Señor Presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted y por su intermedio al Cuerpo Legislativo que Usted preside, a fin de solicitar tenga a bien considerar el Proyecto de Declaración que se acompaña.

Dicho Proyecto encuentra su origen en el Plan Estratégico Buenos Aires 2010, aprobado por las organizaciones miembros del Consejo de Planeamiento Estratégico en la Asamblea Ordinaria del 30 de noviembre de 2004, postuló la iniciativa titulada "Asistencia en el lanzamiento y gerenciamiento de los Centros Comerciales a Cielo Abierto" como una de las herramientas atinentes a lograr uno de los objetivos o lineamientos estratégicos formulados en el Plan: "promover el desarrollo económico social y territorialmente equilibrado, atraer inversiones productivas y crear empleo".

En ese documento las organizaciones han descripto dicha recomendación en los siguientes términos:

"El ordenamiento de la actividad comercial bajo la forma de "Centros Comerciales a Cielo Abierto" produce efectos positivos que exceden el beneficio de los comerciantes y se extienden a consumidores, vecinos y actividades turísticas. En este sentido, se recomienda crear dentro del ámbito de la Dirección de Industria y Comercio del Gobierno local un programa o proyecto dedicado especialmente a la asistencia de las asociaciones de comerciantes en el lanzamiento y gerenciamiento de los Centros Comerciales a Cielo Abierto. Esta iniciativa requiere una adecuada coordinación entre tres actores claves: los comerciantes y sus asociaciones, los vecinos del barrio y el Gobierno de la Ciudad, a la vez que convocar a otros actores barriales de relevancia (empresas e industrias, bancos, profesionales independientes e instituciones educativas, religiosas, culturales y deportivas). Asimismo se enfatiza que la descentralizar política y administrativa (Ley de Comunas) del Gobierno de la Ciudad mejorará sustantivamente la calidad de la participación del Gobierno en la iniciativa".

En la Ciudad de Buenos Aires actualmente existen ocho ejes o zonas comerciales tipificados por el Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano (CEDEM) como de alcance urbano (Cabildo, Recoleta, Santa Fe, Corrientes y Callao, Florida, Caballito, Flores y Av. Patricios). Adicionalmente existen cinco ejes comerciales conformados alrededor de las zonas de transbordo de pasajeros, ocho tipificados como ba

riales y diez ejes comerciales más de tipo temático que abarcan rubros tales como muebles, vestimenta y autopartes, entre otros (ver anexo¹).

Esta conformación espacial de la actividad comercial produce efectos positivos que exceden el beneficio propio de los comerciantes: los consumidores acceden a una oferta diversificada en un radio geográfico cercano y los vecinos cuentan con un entorno urbano revitalizado, especialmente en términos de seguridad. Por otra parte, los empresarios dedicados al turismo receptivo pueden ofrecer a sus clientes una interesante variedad de áreas geográficas donde realizar sus compras. Finalmente, por la vía directa de la actividad comercial o la vía indirecta de la actividad turística, se crean y preservan fuentes de trabajo y, así el poder de compra de los consumidores, completándose un círculo virtuoso.

Estas consideraciones sumarias muestran que los ejes comerciales tienen una vital importancia para la economía de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos. Ello ha motivado a las organizaciones miembros del Consejo de Planeamiento Estratégico a recomendar la participación activa del gobierno en la reestructuración de los ejes bajo la modalidad de asociatividad conocida como "Centros Comerciales a Cielo Abierto"².

Los Centros Comerciales a Cielo Abierto o Centros Comerciales Abiertos (CCA), cuya conformación este Proyecto propone impulsar, son asociaciones voluntarias de comerciantes localizados en un determinado entorno comercial y urbano, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio, la competitividad y la fidelidad de la clientela, mediante la gestión unificada de procesos comunes y la creación de una identidad propia fundada con la del barrio.

La concurrencia del Estado en este proyecto es inherente a su función, por cuanto los beneficios de la conformación de Centros Comerciales Abiertos exceden a los comerciantes mismos y se extienden a los vecinos y al espacio público. Por otra parte, la pura iniciativa privada en este caso encuentra limitaciones, particularmente en la etapa de diseño y en la obtención de la afiliación de una masa crítica de comerciantes que haga viable el proyecto.

¹Los Ejes Comerciales Urbanos son aquellos cuya oferta atrae no sólo a los que viven en sus cercanías sino que resulta más amplia y convoca a residentes en otros barrios, zonas y áreas urbanas. Los Ejes Comerciales Temáticos son los caracterizados por su alta concentración en la comercialización de un rubro específico (su oferta atrae no sólo a los que viven en cercanías de los mismos sino que atrae a residentes de otras zonas o ciudades). Los Ejes Comerciales Barriales son los que cuentan con una importante diversidad de rubros comerciales de pequeña escala y cuya oferta se dirige a los residentes en las cercanías. Los Ejes Comerciales de Tránsito son los desarrollados en las cercanías de importantes centros de distribución de pasajeros (estaciones ferroviarias, de subterráneos, de transporte automotor).

²También llamados Centros Comerciales Abiertos (CCA), por oposición a las grandes superficies comerciales "cerradas" conocidas como "shoppings" o "malls".

De esta manera, los ejes o zonas comerciales dejan de ser un simple aglomerado flotante de negocios, para transformarse asociaciones de comerciantes localmente enraizadas y que logran una escala suficiente para atraer a consumidores no sólo de otros barrios de la Ciudad, sino también del resto del país y del mundo. Así se da un salto cualitativo, que acrecienta las sinergias del aglomerado y su impacto positivo sobre el tejido urbano, a la vez que confiere sustentabilidad de largo plazo a una actividad muy importante en términos de generación de empleo (alrededor de 276 mil personas trabajan en comercios minoristas que emplean entre 1 y 25 personas) y de ingresos tributarios (el comercio minorista en su conjunto representa el 10% de la recaudación de ingresos brutos).

La conformación de Centros Comerciales a Cielo Abierto, requiere desarrollar un adecuado diagnóstico comercial y formular planes de acción acordes a las características particulares de cada eje o zona comercial y barrio, así como también coordinar efectivamente un conjunto de actores clave: los comerciantes y sus asociaciones, los residentes en el barrio y el gobierno de la Ciudad.

Se entiende que las instituciones más apropiadas para instrumentar la creación de los Centros Comerciales a Cielo Abierto son las asociaciones que nuclean a los comerciantes de cada barrio o zona comercial, por cuanto son las entidades que poseen los conocimientos y experiencia específicos en la materia. Al Gobierno, como se dijo, le corresponde un rol de apoyo, facilitación y articulación con los vecinos y restantes actores asentados en el barrio tales como: los bancos, empresas, profesionales, establecimientos educativos, bibliotecas y otras entidades culturales y deportivas, entidades religiosas y otras instituciones u organizaciones enraizadas en la idiosincrasia y la economía barrial.

Se considera que, en términos más específicos, el papel del Gobierno comprendería, tal como se expresa en este Proyecto de Declaración, consiste en desarrollar, conjuntamente con las asociaciones de comerciantes, un conjunto de acciones que potenciarán las sinergias entre comerciantes, gobierno y vecinos.

Entre otras acciones y, tal como se detalla en el párrafo segundo de la Declaración: un Plan Marco de Modernización del Comercio, tareas de diagnóstico y elaboración de los planes de trabajo para cada Centro, tareas de selección y capacitación de los Gerentes de los Centros y de actualización de los comerciantes y empleados de comercio, acciones de difusión y de enrolamiento de los comerciantes, tareas de articulación con vecinos, empresas, profesionales, entidades educativas, religiosas y culturales del barrio, tareas de apoyo en la adopción de nuevas tecnologías, mejoras de la infraestructura física y de servicios y de la seguridad de la zona.

Finalmente, nótese que existen algunas importantes experiencias internacionales en la materia. En Europa, las políticas de apoyo gubernamental al asociativismo de los comerciantes minoristas localizados en los centros urbanos son en parte una respuesta al fenómeno de abandono y deterioro de los centros históricos que, entre otras cuestiones, sucedió al desarrollo de los llamados centros comerciales periurbanos³. Así, por ejemplo, existen Centros Comerciales Abiertos con involucramiento activo del gobierno municipal (particularmente en la etapa de diagnóstico comercial, formulación y lanzamiento de la iniciativa) en los Ayuntamientos de Gandía, Reus, Tarragona, Santander, Córdoba y Granada. Estos centros focalizan su actividad en la mejora de la calidad del servicio, la fidelización de la clientela, el desarrollo de una imagen de marca, urbanismo comercial (peatonalización de calles, desarrollo de facilidades de estacionamiento). En algunos casos, la iniciativa ha contado con financiamiento de la Unión Europea, como lo ha sido el programa de formación de Gerentes de Comercio Urbano del Agrupament de Botiquers i Comerciants de Catalunya⁴.

Por lo expuesto, se solicita al Cuerpo que Usted preside la aprobación del presente Proyecto de Declaración, presentado por el Consejo de Planeamiento Estratégico, conforme a lo dispuesto por la Ley N° 578 y sus modificaciones y por el Reglamento Interno esta Legislatura y en uso de las facultades asignadas por el Art. 19 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y su reglamentación (Ley 310, Art. 4°).

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludar a Ud. con mi más distinguida consideración.

³Malls o grandes superficies comerciales y de servicios cerradas y privadas localizadas en la periferia del casco urbano, no integrados con el tejido urbano de la ciudad.

⁴Por otra parte, existe una larga tradición en Gran Bretaña que se inicia en los años 80, con la aparición de la figura del "Town Centre Management" (Gerente del Centro de la Ciudad) y de programas universitarios que otorgan una Tecnicatura en el tema.

Anexo

Ciudad de Buenos Aires - Ejes Comerciales

Tabulación conforme al relevamiento estadístico periódico que realiza el Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano – CEDEM, dependiente de la Secretaría de Producción y Desarrollo Sustentable.

Ejes Comerciales	Tipo	Ubicación
Av. Corrientes	Urbano	Av. Corrientes entre Cerrito y Callao
Florida	Urbano	Calle Florida
Av. Cabildo	Urbano	Av. Cabildo entre Echeverría y Congreso
Recoleta	Urbano	Av. Alvear entre Ortiz y Callao Av. Callao entre Alvear y Quintana Av. Quintana entre Callao y Ortiz Av. Ortiz entre Quintana y Guido Junín entre Guido y Vicente López Vicente López entre Junín y Azcuénaga
Av. Santa Fe	Urbano	Av. Santa Fe entre Cerrito y Pueyrredón.
Caballito	Urbano	Av. Rivadavia entre Acoyte y Rojas
Flores	Urbano	Av. Rivadavia entre Boyacá y Nazca
Av. Patricios	Urbano	Av. Martín García y Olavarría
Triunvirato	Barrial	Av. Triunvirato entre Monroe y La Pampa
Av. Corrientes y Scalabrini Ortiz	Barrial	Av. Corrientes entre Yatay y Malabia
Cuenca	Barrial	Av. Cuenca entre Baigorria y Beiró
Devoto	Barrial	Av. Lope de Vega entre P. Morán y J.P. Varela
Mataderos	Barrial	Av. Alberdi entre Albariño y Leguizamón
Montes de Oca	Barrial	Av. Montes de Oca entre Caseros y Brandsen
Parque Patricios	Barrial	Av. Caseros entre Jujuy y La Rioja La Rioja entre Caseros y Brasil
Villa Lugano	Barrial	Chilavert entre J.L. Suárez y Cañada de Gómez
Libertad	Temático / Joyería	Libertad entre Av. Corrientes y Av. Rivadavia
Microcentro	Temático / Bancos	Sarmiento y Perón entre Florida y 25 de Mayo Reconquista y San Martín, entre Corrientes y Perón
Av. Avellaneda	Temático / Indumentaria	Av. Avellaneda entre Concordia y Terrada
Av. Belgrano	Temático / Muebles	Av. Belgrano entre Jujuy y Entre Ríos
Av. Córdoba	Temático / Indumentaria	Av. Córdoba entre Thames y Pringles
Av. Forest	Temático / Camperas	Av. Forest entre Corrientes y Teodoro García
Murillo	Temático / Cueros	Murillo entre Gurruchaga y Scalabrini Ortiz
Av. Warnes	Temático / Rep. automotor	Av. Wames entre Scalabrini Ortiz y Fragata Sarmiento
Av. Alberdi	Temático / Mat. de Construc.	Av. Alberdi entre Azul y Benedetti
Defensa	Temático / Antigüedades	Defensa entre Chile y Juan de Garay
Constitución	Trasbordo de Pasajeros	
Liniers	Trasbordo de Pasajeros	
Saenz	Trasbordo de Pasajeros	

Voto Nominal Obligatorio en la Legislatura - Iniciativa Legislativa

Proyecto de Resolución

Artículo 1º: Modifíquese el artículo 271 del Reglamento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quedando redactado de la siguiente manera: *todas las votaciones de proyectos de ley, de resolución y de declaración que se realicen en la Legislatura deben ser nominales. La votación nominal será realizada por medios electrónicos. En caso contrario, el/la Presidente/a tomará lista por orden alfabético, y cada Diputado/a expresará su voto de viva voz. La postura de cada legislador/a será consignada en la versión taquigráfica de la sesión, y será publicada en Internet en un plazo máximo de 60 días para consulta de la prensa y la ciudadanía.*

Artículo 2º: Dé forma.

Fundamentos

Señor Presidente:

El presente proyecto tiene como meta contribuir al fortalecimiento de las instituciones democráticas de la Ciudad de Buenos Aires. Éste es uno de los objetivos centrales del Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) de la Ciudad.

La Dimensión Institucional del CoPE lleva tiempo debatiendo la propuesta de implementar la obligatoriedad de las votaciones nominales en la Legislatura de la Ciudad. En la reunión del 28 de Septiembre de 2004, en la que se trabajó el tema, los integrantes de la Dimensión *coincidieron en la importancia de transparentar el mecanismo de sanción de las leyes, otorgando también mayores controles a la ciudadanía sobre sus representantes. Se manifestó, a su vez, que con votaciones nominales se impediría la repetición de sucesos ocurridos en el Congreso Nacional, como el del "diputrucho" (en la privatización del gas, en 1992) o el del "voto a la peinada" (en la reforma laboral, en 2000). Además, frente a quienes sostienen que las votaciones nominales otorgan mayor poder de control de los jefes de los bloques sobre sus legisladores, se coincidió en que este control existe igualmente en las votaciones a mano alzada, y que de todas formas no es descabellado que los legisladores de un mismo partido voten en forma similar.*

La cuestión fue tratada en reuniones subsiguientes, desarrolladas el 28/09/04, el 12/10/04, el 25/10/04, el 10/05/05 y el 24/05/05. Como fruto de todo este trabajo, en el Plan Estratégico Buenos Aires 2010, aprobado por la Asamblea del CoPE en Diciembre de 2004, se propone:

Implementación de las votaciones nominales en la Legislatura:

Los ciudadanos necesitan conocer cómo votan sus representantes para poder evaluar su desempeño de manera informada. Por eso es necesario que todas las votaciones en la Legislatura se realicen de manera nominal, por medios que registren claramente la posición de cada legislador. A su vez, así se garantizará una mayor transparencia en la sanción de las leyes, especialmente de aquellas que requieren mayorías especiales, al registrarse de modo fehaciente la cantidad exacta de votos a favor y en contra de cada proyecto. Por otra parte, la Legislatura deberá publicar tras cada votación la postura de los legisladores sobre cada tema, para que sea accesible para la prensa y la ciudadanía.

De esta manera, se sostiene que todo sistema democrático requiere que los ciudadanos ejerzan una labor fundamental de participación y control en los asuntos públicos. Estas tareas sólo pueden realizarse si se cuenta con información adecuada y suficiente para ello.

La modalidad de votación a mano alzada no permite a la ciudadanía distinguir con claridad qué ha votado cada representante ante cada tema. Así, resulta difícil poder ejercer un voto informado, y controlar eficazmente a los legisladores por su desempeño en el cargo.

Al mismo tiempo, las votaciones por signos tampoco permiten precisar cuántos votos a favor y en contra ha obtenido cada proyecto, por lo que la nominalidad también otorgaría mayor transparencia al proceso de sanción de las leyes, especialmente de aquellas que requieren mayorías especiales.

Una reforma del artículo 271 del Reglamento de la Legislatura de la Ciudad, estableciendo la nominalidad de las votaciones, permitirá otorgar mayor legitimidad a las instituciones locales. Al transparentar su funcionamiento, y al permitir un conocimiento ciudadano más efectivo de la labor de los representantes, puede redundar en una mayor confianza en el Legislativo de la Ciudad. Por otra parte, en la actualidad existen medios técnicos que permiten realizar votaciones nominales sin que ello implique una mayor lentitud en el desarrollo de las sesiones.

La publicidad de los actos de los representantes es un aspecto central del régimen democrático de gobierno. Hacer visible la postura de los legisladores ante cada proyecto es fundamental para que los ciudadanos sepan si desean renovarlo o quitarle su confianza en futuras elecciones. No se puede elegir y controlar informadamente desconociendo el desempeño de los representantes.

Por los fundamentos aquí expresados es que el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires solicita el tratamiento y la aprobación del presente proyecto de resolución.

Buenos Aires Ciudad Productiva- Proyecto de Modificación del Código de Planeamiento Urbano

Fundamentos Técnicos:

1. La Ciudad de Buenos Aires es el segundo distrito industrial del país, donde casi el 95% son Pequeñas y Medianas Empresas. Después de la provincia de Buenos Aires, precede a Córdoba y Santa Fe tanto en cantidad de establecimientos como en personal ocupado y valor de producción.
2. Alrededor de las tres cuartas partes de los establecimientos industriales tienen imposibilidad de ampliar superficie, habilitar nuevos rubros o reorganizar su distribución interna por restricciones irracionales del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.
3. La Ciudad de Buenos Aires está zonificada en Distritos Residenciales (R1a - R1b R2a - R2b), Centrales (C1 - C2 - C3), de Equipamiento (E1 - E2 - E3 - E4), Industriales I1 - I2), Urbanizaciones Determinadas (por ej. U20 Barrio Nuevo Colegiales - U23 Barrio Nuevo Belgrano). Cada distrito tiene normas de tejido, entre ellas FOT (Factor de Ocupación Total) y FOS (Factor de Ocupación del Suelo).
4. Los establecimientos industriales a partir del dictado en el año 1977 del Código de Planeamiento Urbano quedaron restringidos o limitados por el Cuadro de Usos 5.2.1.b, donde para cada actividad de la industria manufacturera establece si la misma está permitida o no, y si lo está, con qué superficie máxima. De la combinación de zonificación, usos permitidos y límites surge que las tres cuartas partes de los establecimientos industriales son "no conformes". El establecimiento calificado como "no conforme" no puede ampliar ni incorporar nuevos rubros, ni siquiera reorganizarse internamente, ya que ello implica la presentación de planos de instalación electromecánica, lo que no está permitido para actividades no conformes. Por otra parte, se fueron agregando al Código los distritos U, que tienen listados de usos autorizados independientes del Cuadro de Usos 5.2.1.b.
5. Podríamos identificar motivos de distinta índole para que un establecimiento habilitado legalmente antes de 1977 sea clasificado como "no conforme":
 - a) Desarrolla una actividad que actualmente no figura en el Cuadro de Usos 5.2.1.b como permitida en esa zonificación.
 - b) Desarrolla una actividad permitida, pero su superficie es mayor que la que el Cuadro de Usos 5.2.1.b establece como máxima para el distrito en que se encuentra.

c) Su actividad está permitida pero el edificio tiene una superficie cubierta mayor que la permitida en función del distrito. Esta situación se presenta con frecuencia en los establecimientos ubicados en Distrito R2b2, cuyo FOT (Relación Superficie Cubierta/Superficie de Terreno) es 1,2.

d) Se encuentra en un distrito U y su actividad no figura entre las permitidas.

6. La modificación que se propone contempla los tres primeros aspectos:

a) Se eliminan del Cuadro de Usos 5.2.1.b del Código de Planeamiento Urbano la lista de actividades de la Industria Manufacturera y Reparación de Vehículos Automotores, Motocicletas, Efectos Personales y Enseres Domésticos, dejando solamente aquéllas clasificadas como NPC (No Permitidas en la Ciudad), con lo que se resuelven los problemas indicados en 5.- a) y 5.- b).

b) Se devuelve la condición de establecimiento conforme a los establecimientos industriales que hayan superado el FOT, para que puedan internamente hacer las modificaciones necesarias y legalizarlas mediante el registro de planos (problema 5.- c) que no incluya ampliaciones de superficie.

c) Se devuelve la condición de conforme a los establecimientos industriales ubicados en los distritos U.

7. La modificación propuesta no implica eliminar ningún control, ya que de cualquier manera, los establecimientos industriales están obligados al cumplimiento del Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, las recientemente dictadas leyes de Contaminación Atmosférica y de Contaminación Sonora, y en breve la de Contaminación del Agua que se encuentra actualmente en tratamiento en la Legislatura. Por otra parte, todo establecimiento para cualquier trámite debe cumplir con el procedimiento de la Ley N° 123 de categorización del Impacto Ambiental.

8. Varias son las razones que permiten demostrar la justicia y necesidad de la modificación propuesta:

- No hay teoría sustentable en cuanto al destino productivo del suelo urbano que justifique las restricciones del Cuadro de Usos 5.2.1.b. Por el contrario, dichas restricciones han degradado barrios enteros, transformándolos en cementerios de galpones, como Barracas o Parque Patricios.
- La importancia de la industria en la Ciudad hace indiscutible el impacto económico que representa, por lo tanto eliminar restricciones irracionales resulta imprescindible, habida cuenta de la necesidad de generar condiciones que favorezcan la creación de empleo genuino y riqueza.
- Las actuales normas tienen ya varias décadas y es indiscutible el avance tecnológico que permite controlar la enorme mayoría de los procesos y tratar adecuadamente sus efluentes y residuos.

- Permitir una actividad en un barrio y prohibirla en otro por el supuesto impacto ambiental que produce, implica reconocer ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda categoría, ya que se estaría aceptando la contaminación que la actividad conllevaría en algunos barrios y no en otros. En ningún lugar de la Ciudad se debe permitir superar los límites permitidos de cada una de las variables que hacen al impacto ambiental.
- Actividades de mucha presencia en la ciudad deben desde ya comenzar a cumplir normas nacionales e internacionales que hacen a la calidad. Puede destacarse por ejemplo, la producción de medicamentos o de cosméticos y también de productos alimenticios que necesitan reformular sus establecimientos para cumplir con los requisitos del Ministerio de Salud de la Nación o del SENASA.
- Por otra parte, es necesario que la comunidad recupere el sentido de una cultura de la producción y del trabajo y hay que dar el paso trascendental que va de los discursos a los hechos.
- En último lugar, pero, tal vez como cuestión central, las normas irracionales que condenan a la mayoría de las empresas productoras de bienes a la desaparición o a la infracción son el basamento indispensable de la corrupción.

Iniciativa Legislativa

VISTO el Código de Planeamiento Urbano y

Considerando:

Que debe legislarse contemplando la importancia de la perdurabilidad del ordenamiento normativo y que, en función de la evolución permanente de los procesos productivos, el listado de actividades de la Industria Manufacturera que figura en el Cuadro 5.2.1.b del Código de Planeamiento Urbano ofrece en la actualidad innegables y continuas dificultades al momento de analizar la localización, asimilación y desenvolvimiento de las actividades productivas;

Que es necesario propender a la simplicidad de las leyes por lo que se debe eliminar de las mismas aquello que no cuente con el debido fundamento; siendo que toda norma que no está respaldada suficientemente genera más perjuicios que beneficios, lo que se ha verificado con la degradación de algunos barrios de la ciudad;

Que actualmente la principal norma urbanística califica a la actividad y no al establecimiento sin tener en cuenta que una actividad puede desarrollarse bien o mal, con la tecnología adecuada o no, por lo que esta clasificación no garantiza la buena convivencia con los vecinos y con el medio;

Que el planeamiento urbano, como todo planeamiento, es necesario para acompañar, proteger y sostener la vida, no para impedirla;

Que las actividades productivas deben estar limitadas por criterios razonables como las normas de tejido y las variables que hacen al impacto ambiental;

Buenos Aires, julio de 2005

Que si bien es necesario proteger los valores tradicionales, históricos y culturales de algunos barrios, cabe destacar que estos atributos se conformaron en momentos en que no había normas que rechazaran a la actividad productiva; asimismo, es preciso reconocer que no es erradicando de las urbes a las industrias integradas en dichos barrios como se garantiza la permanencia de esos valores;

Que las empresas productoras de la ciudad potencian la posibilidad de crecimiento con la consecuente generación de trabajo y de riqueza y que esto hoy se ve obstaculizado injustamente por las normas vigentes;

Que normas de calidad nacionales e internacionales requieren que relevantes sectores productivos de la ciudad reformulen la distribución interna de sus establecimientos de lo que la mayoría está impedido por la ley vigente;

Que las actuales normas tienen ya varias décadas y es indiscutible el avance tecnológico que permite mitigar convenientemente el impacto ambiental de la mayoría de los procesos y, además, tratar adecuadamente sus efluentes y residuos;

Que permitir que ciertas actividades industriales manufactureras o de reparación y mantenimiento puedan desarrollarse sólo en algunos distritos de zonificación por las eventuales molestias que ocasionarían, encierra una solapada aceptación de la existencia de ciudadanos de primera y segunda categoría en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que la prohibición debe mantenerse para aquellas actividades clasificadas como NPC (no Permitidas en la Ciudad) por las dificultades o imposibilidad actual de adecuar sus procesos para una convivencia razonable con la residencia;

Que el Cuadro de Usos 5.2.1.b del Código de Planeamiento Urbano, que data originalmente de 1977, resulta como producto de la visión política vigente durante la dictadura militar, tendiente a dificultar el destino productivo del suelo urbano, situación que en la actualidad se opone al pensamiento mayoritario;

Que las modificaciones propuestas implican mejorar las condiciones preexistentes para que las empresas porteñas tengan mayor seguridad jurídica, marco imprescindible para garantizar inversiones necesarias que conllevan crecimiento empresarial, empleo genuino y mejora de la recaudación fiscal;

Que debe concebirse a la ciudad como un gran sistema integrador, donde su capacidad productiva potencia su cualidades como ciudad turística, cultural, centro del diseño y de la moda y espacio para importantes inversiones;

Que ya nadie duda que en una comunidad la falta de trabajo es lo que más afecta a la calidad de vida;

Que se hace imprescindible reflejar en las normas la voluntad de todos los argentinos de participar desde la ciudad en la recuperación de una cultura de la producción y del trabajo;

Por ello se propone el siguiente:

Proyecto de Ley

Artículo 1°.-Sustituyese el Cuadro de Usos 5.2.1.b del Código de Planeamiento Urbano por el que figura como Anexo I.

Artículo 2°.- Incorpórase como Cuadro de Usos 5.2.1.c el que figura como Anexo II

Artículo 3°.- Incorpórase en la Sección 2 el siguiente párrafo:

2.1.6 En todo el ejido de la Ciudad los establecimientos que desarrollan actividades de Industria Manufacturera o de Reparación y Mantenimiento que no figuren en el Cuadro 5.2.1.b como NPC (no permitidas en la Ciudad) y que resulten de uso no conforme por cualquiera de las disposiciones de este Código, podrán recuperar su condición de conforme cumpliendo con:

- a) La inscripción en el Registro de Actividades Industriales (Parágrafo 5.5.1.11.4 A).
- b) El procedimiento establecido en la Ley 123 y su reglamentación emergente para obtener el Certificado de Aptitud Ambiental.

Artículo 4°.-No podrán acceder al beneficio detallado en el artículo precedente aquellos establecimientos sobre los que obre, a la fecha de promulgación de la presente Ley, denuncia verificada no resuelta por molestias al vecindario, salvo que la situación se modifique a satisfacción de los organismos técnicos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 5°.- De Forma.

ANEXO II

Cuadro de usos N° 5.2.1b														Distrito				FOS OBS	EST	CYD
CIA/NAE	RUBRO	N.H.	R1a	R1b1	R1b2	R2a	R2b	R2bIII	C1	C2	C3	E1	E2	E3	I					
37	RECICLAMIENTO																			
371	Reciclamiento de desperdicios y desechos metálicos																			
3710	Reciclamiento de desperdicios y desechos metálicos																			
372	Reciclamiento de desperdicios y desechos no metálicos		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			NPC		
3720	Reciclamiento de desperdicios y desechos no metálicos																			
3720.0	Reciclamiento de desperdicios y desechos no metálicos		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			NPC		
E	ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA																			
40	ELECTRICIDAD, GAS, VAPOR Y AGUA CALIENTE																			
401	Generación, transporte y distribución de energía eléctrica																			
4011	Generación de energía eléctrica	502940	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			E4		
4012	Transporte de energía eléctrica	502945	C	C	C	C	C	L	C	C	L	L	L	L	L	T				IIIa
4012.0	Transporte de energía eléctrica		-	-	-	-	-	15000	-	-	20000	20000	20000	20000	20000					
	Talleres de reparación y mantenimiento (empresas de provisión de energía eléctrica)	502946														T				IIIa
402	Fabricación de gas y distribución de combustibles gaseosos por tuberías																			
4020	Fabricación de gas y distribución de combustibles gaseosos por tuberías																			
4020.0	Fabricación de gas y distribución de combustibles gaseosos por tuberías	502950	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			NPC		
	Plantas fraccionamiento gases licuados	502960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C		C		
403	Suministro de vapor y agua caliente																			
4030	Suministro de vapor y agua caliente																			
4030.0	Suministro de vapor y agua caliente	502970	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C		C		IIIa
41	CAPTACIÓN, DEPURACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE AGUA																			
410	CAPTACIÓN, DEPURACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE AGUA																			
4100	Captación, depuración y distribución de agua																			
4100.2	Captación, depuración y distribución de agua de fuentes superficiales	502980	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			E4		
F	CONSTRUCCIÓN																			
45	Construcción																			
	Oficinas																			
	Depósitos de máquinas y útiles	503240	-	-	-	2005A	-	1000	P	P	1500	1500	1500	1500	P	T			31	
	Depósitos de máquinas viales	503241	-	-	-	-	-	1000	-	-	-	-	L 20000	1500	L 20000	80				IIIb
	Depósito de materiales de construcción	503242	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L 20000	-	L 20000	80				IIIb
	Empresas de demolición	503243	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L 20000	-	L 20000	80				IIIb
4511	Empresas de demolición	503245	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L 20000	-	L 20000	80			31	IIIa
4519	Excavación y movimiento de tierra	503256	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L 20000	-	L 20000	80			31	IIIb
4521	Reparaciones y mantenimientos de edificios y sus partes	503297	-	-	-	-	-	500	-	-	500	-	L 20000	750	L 20000	T+			31	
4525.2	Empresas de hormigón (ver 2895.9)	503253	-	-	-	-	-	-	-	-	150	-	C	-	L	80			31	IIIa

Acuerdo de Cooperación de Planificación Estratégica de la Región Metropolitana Buenos Aires

La realidad económica, cultural y social de las distintas jurisdicciones que componen el espacio metropolitano supera los límites de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, constituyéndose en una compleja realidad territorial que no se encuentra contenida por ningún marco institucional específico. La coexistencia de la multiplicidad de jurisdicciones de diferentes niveles de gobierno obstaculiza la gobernabilidad de la región, ya que las diversas problemáticas se expanden y comparten un ámbito mayor.

De esta forma es posible entender que el concepto de metropolitano hace referencia a un ámbito territorial mayor que el que abarca el casco urbano central, incorporando a los 24 municipios que componen el espacio conocido como Gran Buenos Aires .

La dificultad que presenta la articulación de políticas públicas por parte de los diversos actores estatales tiene raíces históricas y políticas, y si bien existe un amplio consenso sobre lo inviable que resultaría la creación de un organismo estatal central, resulta ineludible que los diferentes actores de la región establezcan ámbitos de diálogo y cooperación que permitan iniciar un marco de entendimiento.

Es en este sentido que la Dimensión Metropolitana del Consejo de Planeamiento Estratégico ha decidido comenzar a celebrar reuniones con los municipios del Gran Buenos Aires y con distintos actores de la Provincia de Buenos Aires y del Gobierno de la Nación, a los fines de iniciar el camino hacia la búsqueda de consensos a nivel metropolitano.

Al mismo tiempo, y por pedido de las organizaciones del CoPE, funcionarios y técnicos de las áreas de transporte y medio ambiente del GCBA informaron a los miembros de la Dimensión Metropolitana sobre las iniciativas y políticas que lleva adelante el Gobierno de la Ciudad respecto de las diversas problemáticas de alcance metropolitano.

Así, el día 6 de mayo en la ciudad de San Justo, partido de La Matanza se han reunido los responsables de las áreas de planificación de los municipios de Avellaneda, La Matanza, Malvinas Argentinas, Morón y San Martín y el Coordinador del Plan Estratégico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, suscribiendo un acta Acuerdo de Cooperación tendiente a estrechar los vínculos entre las partes y propender al reforzamiento del trabajo en común (ver anexo 1).

El objetivo giró en torno a la generación de un espacio de reflexión y búsqueda de coincidencias en la definición de estrategias y diseño de políticas públicas comunes a nuestra región, procurando mejorar la coordinación entre áreas de gestión específica de las respectivas jurisdicciones.

Buenos Aires, julio de 2005

Este trabajo mancomunado debe considerar como de interés prioritario y no excluyente la elaboración de estrategias comunes en la gestión urbano ambiental, el desarrollo económico, la infraestructura y el transporte y las políticas sociales.

Como primer paso del trabajo conjunto se decidió identificar las principales problemáticas comunes y establecer una agenda de actividades. En este sentido se ha realizado el pasado 16 de mayo en el Centro Cultural San Martín la reunión con representantes de los municipios de Gral. San Martín, Morón, La Matanza, Malvinas Argentinas y Avellaneda, el Ejecutivo de la Ciudad y diversas organizaciones del Consejo de Planeamiento Estratégico.

Las temáticas que se abordaron en el encuentro fueron: a) residuos y medio ambiente, b) transporte e infraestructura y c) producción.

Con respecto al primer taller, relacionado con la gestión urbano-ambiental, las problemáticas pueden ser agrupadas en dos grandes áreas: 1) medio ambiente, saneamiento y salud y 2) Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos.

Se propuso que se trabaje en ambas áreas problemáticas, básicamente en dos líneas estratégicas: una de tipo educativa y otra de tipo normativa, que apunte a ordenar y regular los problemas y contar con capacidad punitiva.

También se destacó la relevancia de la búsqueda de cierta unicidad en el concepto de gestión de residuos; la construcción de voluntad política; la importancia de trabajar en pos de lograr una ley de envases y embalajes y hacer las gestiones necesarias para lograr una red de agua segura en la región.

A corto plazo se ha establecido el acuerdo de ampliar la convocatoria y sumar a otras jurisdicciones, intercambiar metodologías que colaboren en el proceso de selección de temas y ponderación de riesgos, construir un marco de voluntad política de trabajo y articular políticas alternativas a temas complejos.

Con relación al taller de infraestructura y transporte, los participantes acordaron una agenda de problemas metropolitanos de transporte en base a la ausencia de una conectividad adecuada para la región metropolitana, al tiempo que coincidieron en la importancia de recopilar y hacer un análisis exhaustivo de los datos estadísticos de transporte existentes, desarrollando el concepto de movilidad y accesibilidad, y considerando la existencia de una subutilización de algunos ramales de los ferrocarriles metropolitanos y una notable falta de inversión en otros.

Asimismo, se destacó que la multimodalidad debe contener como concepto fundamental los modos de transporte masivos como los ferrocarriles y los subterráneos, complementándose por otros modos como el autotransporte público de pasajeros, los vehículos privados y el transporte fluvial. También se remarcó el escaso recono-

cimiento que se le asignan a los puertos y aeropuertos existente en la región, la necesidad de que los municipios del GBA regulen sus sistemas comunales de transporte y que se otorgue un mayor desarrollo a la planificación de los Centro de Transferencia y Ruptura de Cargas.

Del mismo modo, aseguraron que es necesario pensar la problemática en tres planos: en primer lugar desde un sistema integrado del transporte metropolitano como política de estado; en segundo término desde el carácter interjurisdiccional del sistema; y finalmente se concluyó que la etapa de implementación de los múltiples proyectos tenderá al mejoramiento de la movilidad en la región, en el mediano y largo plazo.

Por último, en el taller de desarrollo económico se observó que, tanto desde el punto de vista del empleo como de la producción, el área metropolitana es un espacio económico integrado, donde se articulan eslabonamientos productivos o cadenas de valor que traspasan las fronteras jurisdiccionales y que producen un movimiento diario de personas entre las áreas residenciales y productivas de las diferentes jurisdicciones, lo que torna necesario una coordinación efectiva en un conjunto de cuestiones, como podría ser la atención en salud, que no sólo son de importancia desde el punto de vista social, sino también productivo.

En este sentido, se acordó una primera lista de cuestiones sustantivas que hacen al desarrollo productivo de la región y que necesitan de una mirada estratégica y metropolitana. Dentro de la misma se encuentran: la localización de la actividad industrial, lo que se relaciona con la problemática del uso del suelo y del ambiente; las políticas de apoyo a las Pymes y a la innovación tecnológica; las políticas de fortalecimiento del mercado de trabajo metropolitano; y la capacitación de los recursos humanos para atender las necesidades de la producción.

Asimismo, se abordó el tema de las asimetrías que se observan en la región, en términos de recursos disponibles y de distribución personal y territorial del ingreso. Se coincidió ampliamente en que es de suma importancia tener presente esta cuestión e ir buscando los caminos y los instrumentos para lograr mejoras sustantivas.

Finalmente, se propuso la confección de un preciso cuadro de situación de la producción y el empleo en el área metropolitana, que represente una especie de "mapa productivo", relevando información, desarrollando indicadores específicos, realizando estudios apropiados y sensibilizando al INDEC en lo que respecta a las necesidades de información del área metropolitana. También hubo acuerdos en avanzar en un convenio de cooperación técnica entre las jurisdicciones, a fines de ir desarrollando, con el soporte técnico del CEDEM, un programa de trabajo con el objeto de obtener un mapa productivo de la región metropolitana.

Buenos Aires, julio de 2005

Anexo

Acta

En la Ciudad de San Justo, Partido de La Matanza, a los 6 días del mes de mayo de 2005 se reúnen los responsables de las áreas de planificación de los Municipios de Avellaneda, La Matanza, Malvinas Argentinas, Morón y San Martín y el Coordinador del Plan Estratégico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires formulando el acta acuerdo de cooperación en base a los siguientes puntos:

1. Generar un espacio de reflexión y búsqueda de coincidencias en la definición de estrategias y diseño de políticas públicas comunes a nuestra región, como etapa inicial de un proceso de coordinación de acciones y cooperación mutua.
2. Realizar los esfuerzos necesarios para mejorar la coordinación entre áreas de gestión específica de las respectivas jurisdicciones.
3. Fortalecer el proceso de generación de información a nivel regional y puesta en común de la información existente.
4. Considerar como de interés prioritario y no excluyente la elaboración de estrategias comunes en los siguientes aspectos: a) Gestión urbano ambiental, b) Desarrollo Económico, c) Infraestructura y Transporte y d) Políticas sociales.
5. Invitar al resto de los Municipios que conforman la Región Metropolitana a suscribir al presente acuerdo.
6. Invitar a otros actores relevantes a acompañar esta propuesta de trabajo en común.

Firmantes:

- Municipalidad de Avellaneda
- Municipalidad de Gral. San Martín
- Municipalidad de La Matanza
- Municipalidad de Malvinas Argentinas
- Municipalidad de Morón
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

El Transporte Ferroviario en el Área Metropolitana

Un Estudio en Desarrollo¹

Los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires presentan dos problemas graves para sus habitantes, uno debido a sus deficiencias operativas y la otra por la interferencia que el tendido férreo mantiene con la red vial urbana.

Para resolver el primero de estos problemas se requieren grandes inversiones y capacidad responsable en su gerenciamiento operativo.

La interferencia por su parte es un anacronismo urbano que se ve agudizado por tres factores: a) la ubicación excéntrica del corazón de la ciudad, hasta donde llegan las vías, por su condición originaria de ciudad-puerto; b) la inusitada extensión de la edificación compacta hasta gran penetración del Gran Bs.As. c) la multiplicidad de líneas ferroviarias que segmentan la ciudad en sectores trapezoidales de difícil conexión entre sí.

Resolver el problema de la interferencia también requiere de grandes inversiones y capacidad en la resolución de su ingeniería.

La visión de este problema con una lente histórica nos daría una imagen de imposibilidad material para resolverlo, habida cuenta de los sucesivos fracasos y el empobrecimiento de las arcas del estado nacional, propietario exclusivo del Ferrocarril.

Las estimaciones de los costos que pagan los habitantes de la metrópoli por esta situación problemática llegan a miles de millones de dólares anuales.

Estudios realizados en distintas épocas, aplicando metodologías disímiles y contabilizando solamente los tiempos perdidos en espera frente a las barreras ferroviarias, arriban solo para el área de la Capital Federal, a una cifra promedio de tres mil millones de dólares anuales.

Si bien hay que admitir que no es para nada sencillo capitalizar los ahorros que resultarían de la solución del problema, ahorros tan cuantiosos permitirían financiar un plan bien diseñado para revertir la actual decadencia y dar una solución sustentable a los problemas que todos conocen y padecen.

Para que esto sea posible es necesario que el Gobierno Nacional, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y todas las restantes jurisdicciones del AMBA (provincia y municipalidades) realicen el esfuerzo mancomunadamente, habida cuenta que este tema es de interés estratégico para el transporte de la región, y porque su población es la que utiliza este servicio y padece por las deficiencias operativas y por la interferencia de sus vías de comunicación.

Consecuencias de la Interferencia

En primer lugar es de destacar que medido en términos económicos el mayor costo para la población se produce como consecuencia de la interferencia de los sistemas viales y ferroviarios. Estos son:

Para la comunidad: Tiempos de demora; sobre recorridos; consumo de combustibles y lubricantes; contaminación ambiental; accidentes con su secuela de daños materiales, físicos, psíquicos, etc.; costos de reparaciones materiales, de recuperación psicofísica, de seguros por mayor siniestralidad.

Para el FF.CC.: Demoras en el servicio a causa de accidentes; pérdida de pasajeros; daños materiales a sus instalaciones y equipos rodantes; indemnizaciones y costos judiciales; pérdida de eficiencia por imposibilidad de aumentar la frecuencia de los servicios; costos de operación y mantenimiento de los pasos a nivel; costo de los seguros por accidente.

Para el Estado: Pérdida de ingresos tributarios por menor valor de la tierra y propiedades afectadas por la traza ferroviaria; costo de infraestructura y servicios afectadas a seguridad (bomberos, hospitales, ambulancias, policía, etc.); costos de atención médica y recuperación a personas accidentadas; pérdida de eficiencia global social por disminución de cantidad y calidad laboral de su población; pérdida de eficiencia global del transporte para el sector productivo.

¹Documento aprobado por la Dimensión Metropolitana a partir de una propuesta del Ing. Alberto Iervasi - Centro Argentino de Ingenieros - Comisión de Área Metropolitana y Desarrollo Urbano

Soluciones para la interferencia

Existen dos formas extremas de encarar una solución para resolver este problema:

Una mediante la construcción de sucesivos pasos viales a distinto nivel que las vías ferroviarias, cuyo costo quede a cargo de los municipios, como ocurre actualmente.

Otra mediante la modificación del nivel de vías llevando al ferrocarril en bajo o alto nivel.

La primera significa mantener al ferrocarril tal como se encuentra en las actuales condiciones y agregar progresivamente cruces a desnivel hasta obtener una situación de equilibrio satisfactorio. El peso de la inversión recae en las arcas de los municipios locales, lo que representa una pesada carga económica y urbana. Esto último por el deterioro que este tipo de obra provoca en todo el entorno de su emplazamiento y que es resistido por los vecinos afectados.

La otra si bien representa una solución integral, e ideal por desaparición de todas las interferencias, requiere inversiones concentradas porque no puede resolverse parcialmente.

Si la solución del problema se plantea desde un punto de vista jurisdiccional, apreciamos que el Estado Nacional desde larga data y hasta ahora no ha mostrado virtudes para resolverlo, por lo que no cabe tener expectativas favorables para una solución a plazo razonable.

Si en cambio se lo analiza desde un punto de vista técnico-económico, - para lo cual es necesario determinar cuánto cuesta y de dónde se pueden obtener los fondos, - estimamos existen posibilidades de encontrar una solución.

Para ello debemos reflexionar acerca de a quienes le interesa, y quienes salen beneficiados con una obra de este tipo.

Beneficiarios por eliminación de la interferencia

1° El primero y gran beneficiario por la eliminación de las interferencias es el transporte vial por desaparición de las causas que la provocan.

2° Luego es el propio sistema ferroviario, que podrá aumentar su eficiencia porque no tendrá restricciones al número y frecuencia de los servicios, mayor velocidad comercial, mayor confort y seguridad para pasajeros, mejores condiciones para infraestructura y material rodante, eliminación de la posibilidad de accidentes con vehículos / peatones, etc.

3° Los municipios por su parte estarán interesados porque soluciona múltiples inconvenientes en su trama urbana y permite racionalizar y embellecer la misma logrando un medio más desarrollado localmente y más amigable para los vecinos. También se verán liberados de tener que afrontar obras para construir pasos a distinto nivel. Sus servicios públicos (bomberos, ambulancias, etc.) podrán rediseñarse en forma más económica para atender a la población etc.

Un beneficio que puede llegar a ser muy importante es el originado por el destino a dar al espacio que queda liberado a nivel urbano por cambio del nivel ferroviario.

Los tres sectores precedentes son beneficiarios directos del cambio, como así también lo son los propietarios de las fincas, comercios e industrias que se encuentran en el área de influencia del FFCC., tanto por el aumento del valor de mercado de sus propiedades, como por la mejora estética y ambiental.

4° Para la Provincia se identifican mejoras en la recaudación por aumentos en los valores inmobiliarios y aumento de la actividad comercial e industrial, mientras que disminuyen los costos en el sostenimiento de la red vial propia.

5° El Gobierno Nacional por su parte tiene la oportunidad de disminuir o anular las subvenciones que requiere el actual sistema y puede lograr ingresos positivos en la medida que se generen nuevos servicios en coincidencia con los ferroviarios y por la utilización que se derive de los espacios liberados.

6° Además de los beneficios específicos mencionados, cabe considerar otros de tipo general aplicables a la totalidad del área metropolitana por las mejoras al transporte que acortan las distancias en términos de tiempos de viaje y por las mejoras de tipo ambiental y calidad de vida.

Objetivos de la propuesta

La propuesta apunta a resolver en forma integral el problema de la interferencia vial ferroviaria para los servicios urbanos de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires. Por lo tanto comprende a todas las líneas y a toda la longitud de su recorrido.

Por extensión de la metodología que proponemos, también es posible plantear mejoras para el material rodante y para la infraestructura ferroviaria propiamente dicha.

Otros objetivos posibles

En coincidencia con la traza ferroviaria y tanto se plantee llevar a cada línea en bajo como alto nivel, es posible desarrollar proyectos para las operatorias ferroviarias y otros de variada especialidad no ferroviaria, con gran impacto para el transporte y para la calidad de vida para la población.

Entre estos proyectos se identifican algunos que pueden producir ingresos que mejoren la ecuación económica y otros de índole social para uso y disfrute de la población.

Se proponen los siguientes:

- Prolongación o nuevos ramales de subterráneos con extensión al Gran Buenos Aires.
- Construcción de autopistas.
- Construcción de centros de trasbordo intermodales, con áreas comerciales, oficinas y viviendas.
- Concesión de uso del espacio aéreo para la construcción de edificios de vivienda, comercio, etc.
- Completamiento del cinturón ferroviario transversal, posibilitando el intercambio de tráfico de cargas y de pasajeros entre todas las líneas.
- Tendido de redes de servicios públicos: Agua; Cloacas; comunicaciones, energía, etc.
- Compra de campos por parte del Estado y construcción de nuevas urbanizaciones en estaciones ferroviarias a intercalar en el Gran Bs. As. (la Ciudad de Buenos Aires podría encarar la erradicación de villas mediante este sistema).
- Compra de campos para la construcción de parques industriales cercanos a grandes concentraciones poblacionales, para lograr corredores productivos similares al de la Ruta Panamericana.
- Creación de cinturones verdes en anillos concéntricos a Buenos Aires.

Programa para la evaluación de la factibilidad de la propuesta

Para evaluar la factibilidad de esta propuesta hemos bosquejado programas con distintas alternativas posibles.

A efectos de realizar una exploración técnica de la cuestión, se estima apropiado realizar el estudio para una sola línea, y considerando que el FFCC. Sarmiento es el que cuenta con la mayor cantidad de antecedentes sobre este tema, lo adoptamos para realizar dicha exploración.

Para el análisis se considera apropiado establecer 3 distintas alternativas de intervención, debiendo aclararse que la definición de las mismas es arbitraria y que los estudios que se van a realizar pueden indicar la conveniencia de modificarlos.

Alternativa 1: Realización de las obras mínimas necesarias para resolver la interferencia, solo en el tramo crítico, volviendo el tendido férreo a su nivel actual al superar este tramo.

El tramo crítico para EL FFCC. Sarmiento se desarrolla desde la altura de Av. Acoyte / Hidalgo en Capital Federal, hasta superar la parte urbana de Morón en el Gran Buenos Aires.

Para este FFCC. resulta apropiado considerar una solución en bajo nivel, por lo que este mínimo, está dado en primera instancia por una solución en trinchera, con puentes viales en las calles donde actualmente existen pasos a nivel con barreras y cruces en distinto nivel.

También en primera instancia se plantea una trinchera para dos vías, habida cuenta que la eliminación de interferencias posibilita el aumento de la frecuencia de trenes hasta el límite que otorgue el sistema de señalamiento y seguridad.

Independientemente de lo anterior, en la etapa de análisis y desarrollo del tema, se evaluará la necesidad y/o conveniencia de incluir una tercera vía en algún tramo específico.

Alternativa 2: Solución mediante túnel en el tramo crítico, con agregados de tercera vía para sobrepaso de trenes en aquellos lugares que resulten convenientes. Restitución total de la trama vial urbana y utilización del espacio aéreo sobre la traza ferroviaria con túnel, para distintos usos (plazas, edificios públicos y privados, calles a nivel, autopistas elevadas, centros de trasbordo, etc.).
Construcción de trinchera en el resto de la línea hasta superar la estación Moreno, con pasos viales en una cantidad 3 veces superior a los actuales pasos a nivel con barreras.

Alternativa 3: Similar al caso anterior con el agregado de tramos en túnel en zonas urbanas de las estaciones comprendidas entre Morón y Moreno, más la construcción de un Metrotren en paralelo desde la estación Ramos Mejía hasta la última estación del subterráneo Línea A (actualmente Primera Junta y posiblemente Plaza Flores).

El Metrotren consiste en el tendido de dos vías para circulación de un sistema de tren subterráneo de capacidad media, con estaciones separadas entre 400 y 700 metros (según surja de un estudio de necesidades), mientras que el sistema ferroviario mantiene solo las estaciones Ramos Mejía; Liniers; Flores y Pza. Misserere, donde es posible realizar trasbordos de un sistema a otro con un solo pasaje.

Cada una de estas 3 alternativas planteadas se puede considerar como una meta única a lograr o como un proceso de eslabones de una cadena de crecimiento desde la primera para culminar con la tercera. También debe considerarse que a partir de algún punto de la cadena es posible agregar alternativas de mejoras en material rodante; sistemas de tracción eléctrica; señalamiento y otras.

Para la realización de los estudios estamos contemplando la realización del siguiente rol de tareas:

Tareas a Realizar

La exploración consiste en determinar las siguientes cuestiones básicas y sus costos relacionados con las obras:

- a) Análisis técnico-económico de distintos métodos constructivos para realizar la trinchera y/o túnel.
- b) Longitud de los tramos que corresponden a distintas características constructivas.
- c) Costos de las obras civiles para cada tipo de solución y para estaciones tipo.
- d) Costos de las obras ferroviarias para el traslado y adaptación de las instalaciones existentes.
- e) Costos por afectación del servicio a los pasajeros.

Como contrapartida de los costos se deben determinar los beneficiarios de estas obras y la medida de sus beneficios, entre los cuales se encuentran como mínimo los siguientes:

- a) Transporte (todos los medios viales), con incidencia en combustibles y lubricantes; cubiertas, etc..
- b) Propietarios y usuarios de fincas en el radio de influencia directa del FFCC., y de toda la región.
- c) Usuarios del FFCC. y disminución de tiempos de circulación ferroviaria.
- d) Compañías de Seguros (por baja de la siniestralidad).
- e) otros.

Por último es necesario identificar y cuantificar las posibles fuentes de recursos asociadas a los beneficios determinados en el punto anterior.

Entre otros se pueden mencionar los siguientes:

- a) Consumo de combustibles y lubricantes.
- b) Recaudación por patentes de automotores.
- c) Recaudación del sistema de Auto transporte de pasajeros.
- d) Subvenciones a las empresas de transporte ferroviario y automotor de pasajeros.
- e) Pago de siniestros por accidentes en pasos viales.
- f) Recaudación del FFCC.
- g) Inversiones que se previeron para mejoras en pasos viales.
- h) otros.

Tareas Necesarias Para Determinar Los Costos

1. Mapa de niveles freáticos de toda la traza bajo estudio.
2. Plano de la traza con identificación de tramos de iguales características constructivas; ubicación y longitud de estaciones; ubicación y descripción de pasos viales o peatonales existentes; otros detalles que sirvan a la caracterización.
3. Diseño y valorización de obras civiles por unidad de longitud para cada tipo de tramo que compone la línea (trinchera dos vías; ídem tres vías; con y sin piso para evitar ingreso de agua freática; conexión de nivel trinchera a nivel actual; estación; etc.).
4. Diseño y valorización de unidad de longitud para cada tipo de puente vial que debe atravesar la trinchera.
5. Diseño y valorización de unidad de longitud para cerramiento lateral de la trinchera.
6. Programa para el traslado y adaptación de las instalaciones ferroviarias existentes, que incluya el período de obra, las necesidades de materiales nuevos y la reutilización de los existentes. Debe comprender el tendido de vías; el sistema eléctrico; el sistema de señalamiento y el de comunicaciones.
7. Programa de necesidades y costos para el traslado de pasajeros durante el desarrollo de las obras.
8. Evaluación de costos por demoras y molestias de los pasajeros durante el período de obra.
9. Presupuesto general.

Tareas Necesarias Para Determinar Los Beneficios

1. Tiempo promedio de demora para atravesar el sistema ferroviario, en horas hombre clasificadas por transporte público y privado, tipo de vehículos y niveles sociales.
2. Valoración de hora hombre por cada nivel social y modo de transporte.
3. Valoración de consumos de combustible, aceite, etc. para vehículos tipo (en espera).
4. Sobre recorridos promedio para atravesar el sistema ferroviario (distancia y tiempo).
5. Valoración de consumos (a velocidad promedio).
6. Incremento de suelo público liberado o creado por la construcción de túneles o trincheras.
7. Análisis del incremento del valor de la propiedad en función de la distancia a estación ferroviaria.
8. Incremento del valor de la propiedad para todo el AMBA, por presencia de un ferrocarril más eficiente.
9. Mejoras de los tiempos de recorrido ferroviarios y posible aumento de la frecuencia en horas pico.
10. Disminución del costo de seguros por accidentes, consecuencia de la desaparición de pasos a nivel.
11. Disminución de daños por accidentes en pasos a nivel.
12. Costo de mantenimiento y operación de pasos a nivel ferroviarios.
13. Inversiones que se prevén para mejoras en pasos a nivel.
14. Otros.

Tareas Necesarias para Determinar Las Fuentes de Recursos

1. Volúmenes de combustibles líquidos y gaseosos que se consumen en el área metropolitana.
2. Ídem de lubricantes para motores de automotores.
3. Ídem de cubiertas para automotores.
4. Recaudación teórica y real en concepto de patentes de automotores de todo tipo en cada municipio del AMBA.
5. Recaudación del sistema de transporte público automotor.
6. Ídem del sistema ferroviario.
7. Subvenciones a las empresas ferroviarias.
8. Costo de la subvención al transporte público automotor.
9. Pago de siniestros por accidentes en pasos a nivel ferroviarios.
10. Incidencia de los gastos que se producen en dependencias públicas (hospitales, policía, bomberos, etc.) como consecuencia de accidentes en pasos a nivel ferroviarios (etapas de infortunio y de recuperación).

Buenos Aires, julio de 2005

Conclusiones del Estudio

El resultado que se obtenga permitirá apreciar la extensión y profundidad de la solución posible de lograr, es decir, a cuál de las Alternativas planteadas es posible arribar considerando la realización de las obras en un plazo de 10 años, con obtención de crédito internacional de fomento y repago en 30 o 40 años.

También se obtendrá la medida de las posibilidades que se presentan para incorporar mejoras a los sistemas ferroviarios en material rodante, electrificación, señalamiento, etc.

Mensaje Final

Si bien el estudio que se está realizando es netamente técnico, la posibilidad de encontrar solución al problema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires tiene otros dos componentes muy importantes:

Una de tipo político-institucional porque requiere la unión de todas las jurisdicciones de la región en apoyo de esta solución y la contrapartida de la cesión que debe realizar el Gobierno Nacional a su condición de propietario y único conductor de los ferrocarriles metropolitanos.

Otra de política económica regional ya que los fondos para la inversión se generan dentro del área del proyecto y en la medida de los beneficios recibidos por sus habitantes.

La gran consecuencia adicional de seguir este camino, es que se estarían sentando las bases técnico-político-institucionales para la creación de la tan necesaria Autoridad Metropolitana del Transporte.

Ley de Mecenazgo: Consideraciones e Interrogantes del Consejo de Planeamiento Estratégico

Documento presentado al Director de la Comisión de Cultura de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, el Diputado Norberto Laporta

El Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) de la Ciudad de Buenos Aires es un órgano colegiado integrado por más de 170 organizaciones representativas de la sociedad civil porteña. Entre las mismas se encuentran sindicatos, universidades, partidos políticos, fundaciones, cámaras empresarias, consejos profesionales, entre otros, que tienen por finalidad el desarrollo de planes estratégicos consensuados entre la sociedad y el gobierno local. El CoPE tiene la facultad constitucional de presentar iniciativas legislativas a la Legislatura de la Ciudad (LCBA). Dicha facultad se inscribe dentro de los mecanismos de democracia semidirecta introducidos por la Constitución de la Ciudad sancionada en 1996. En ese sentido, el interés y una de las funciones principales del Consejo consiste en aportar propuestas para colaborar en la resolución de las diversas problemáticas de la Ciudad. Esta voluntad se expresa también a través de la figura de recomendaciones sobre los proyectos que se encuentran en tratamiento legislativo, al tiempo que es posible participar en la elaboración de proyectos alternativos. Este órgano de enlace entre el Gobierno y la sociedad de la Ciudad pretende fortalecer y mejorar la relación entre la ciudadanía y sus representantes, cooperando en la tarea legislativa con propuestas que redunden en un beneficio común para la sociedad en su conjunto.

En primer lugar, cabe destacar que el conjunto de las organizaciones sociales que integran el Grupo de Trabajo de Cultura de la Dimensión Social del CoPE ha abogado desde sus comienzos por la sanción de una ley de mecenazgo que promueva, sustente y organice la actividad cultural de la Ciudad. Es por ello que el Consejo considera necesario señalar la importancia que esta iniciativa reviste y manifestar su voluntad de que la misma pueda alcanzar su tratamiento efectivo en la Legislatura de la Ciudad y, de esta forma, sea instrumentada en breve.

En este sentido, el CoPE celebra el avance del tratamiento de esta norma y coincide en líneas generales con el proyecto de la Comisión de Cultura de la LCBA. Al mismo tiempo, dada la simultaneidad con que esta dimensión del Plan y la comisión de la Legislatura de la Ciudad han tratado el tema, y con la intención de enriquecer los contenidos de la misma, resulta pertinente compartir e intercambiar el trabajo desarrollado hasta el momento. De este modo, el Grupo de Trabajo de Cultura de la Dimensión Social del Consejo de Planeamiento Estratégico le hace llegar a la Comisión de Cultura de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las siguientes consideraciones e interrogantes que han surgido luego de la lectura del proyecto en cuestión, a saber:

- 1) El proyecto no hace mención sobre cuál será el destino de los subsidios en vigencia, tales como el Programa de Fomento Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias de la Ciudad de Buenos Aires, ni de qué manera estos últimos se ejecutarán (si de modo conjunto o por separado) en relación a los nuevos fondos que oportunamente se crearán con la sanción de la ley. Por este motivo, este Grupo de Trabajo se plantea una inquietud respecto del destino de los fondos que actualmente se administran a través del Programa de Fomento Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias de la Ciudad de Buenos Aires, una vez aprobada la Ley de Mecenasgo.
- 2) El CoPE subraya la importancia de la continuidad en las políticas públicas y la necesidad de atenuar, en la medida de lo posible, los contratiempos propios de la dinámica política y de los cambios de índole coyuntural. Históricamente la discontinuidad en la ejecución de políticas públicas ha impactado de manera negativa en los proyectos a largo plazo en la Ciudad y, desde el Consejo, se plantea la necesidad de comenzar a promover la institucionalización de los mismos a partir de la sanción de leyes. Al respecto –y en relación al proyecto de ley aquí considerada– las organizaciones que integran el Grupo de Cultura de la Dimensión Social del CoPE se preguntan en qué medida el status de ley otorgado al proyecto evita estos posibles riesgos, siendo que la misma establece como miembros mayoritarios del Consejo de Promoción (art. 19) a funcionarios de la Secretaría de Cultura.
- 3) Asimismo, este Grupo de Trabajo presenta por medio de la presente una inquietud en la misma línea respecto del grado de representatividad del Consejo de Promoción Cultural, cuya composición se encuentra detallada en los incisos del Art. 19. A partir de la lectura del mismo, se entiende que estará mayoritariamente integrado por miembros de los poderes ejecutivo y legislativo de la Ciudad, en detrimento de la participación de la sociedad civil.

Desde el CoPE se plantea la necesidad de ampliar la participación ciudadana en cada iniciativa. Los representantes del Grupo de Trabajo de Cultura consideramos que resulta factible otorgar en esta oportunidad nuevos canales para la participación de la sociedad civil en las acciones de gobierno.

Como alternativa a lo dispuesto en el Art. 19 del proyecto se propone que el Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) forme parte o pueda elevar una terna al Consejo de Promoción Cultural, generando una instancia más de participación de la sociedad civil por medio de las organizaciones que la componen, y garantizando una pluralidad mayor, entre otras opciones alternativas.

- 4) Un cuarto punto a esclarecer es si el aporte del sector empresario debiera poder hacerse de modo directo sobre el beneficiario, o bien, en todos los casos deberá estar mediatizado por el Consejo. Se plantea la posibilidad de que esta modalidad directa refuerce, o tienda a la consolidación de los artistas ya conocidos. En este sentido, se considera oportuno señalar la importancia de mecanismos que puedan promover el surgimiento de artistas nóveles, que no cuenten con los recursos o no encuentren espacios para desarrollar y mostrar su obra. Es por ello que se sugiere una mención explícita a ello en la presente norma y en la reglamentación de las pautas que normaticen el otorgamiento de los beneficios.
- 5) Por otra parte, nos interesa conocer cómo se espera resolver el tratamiento de todas las actividades mencionadas en el Art. 3 del proyecto, representadas (de igual modo) a la hora de juzgar el otorgamiento de los fondos, dado que existe un grado importante de conocimientos técnicos específicos en lo que respecta a la valoración de cada una de ellas. Se piensa conveniente que puedan conformarse comisiones ad hoc expertas en cada temática en particular, que puedan emitir juicios sobre la pertinencia de otorgar un subsidio. A fin de inhibir los riesgos burocráticos se sugiere la posibilidad de trabajar con entidades ya consolidadas (academias, centros culturales, etc.).
- 6) Por último, se considera desde el CoPE que la Ley de Mecenazgo debería poner en marcha mecanismos que permitan que los beneficios directamente obtenidos por los artistas redunden en un beneficio colectivo. Ello implica que las obras o el conjunto de obras, así como también el entrenamiento que el artista adquiera a través de la obtención de los beneficios adquiridos por esta ley, también redunden en fomentar una mayor accesibilidad por parte de la ciudadanía a los distintos eventos del quehacer cultural de la Ciudad que deriven de la aplicación de la presente norma.

Propuestas para Avanzar hacia la Plena Autonomía

Lograr una Buenos Aires autónoma requiere varias modificaciones a la normativa nacional que difícilmente se podrán aprobar en el corto plazo. Las resistencias obedecen a razones históricas, económicas y sectoriales, y difícilmente puedan ser superadas inmediatamente. En tal sentido, el Plan Estratégico de la Ciudad considera que se debe avanzar pensando en dos temporalidades. En el corto plazo, impulsando aquellas medidas factibles de lograr aprobación inmediata que permitan ampliar los márgenes de autonomía de la Ciudad; en el largo plazo, iniciando el trabajo de sumar apoyos para aquellas medidas de fondo que son indispensables para la autonomía de Buenos Aires.

Entre las primeras medidas, se pueden mencionar las siguientes:

- Lograr la participación de la Ciudad de Buenos Aires en los directorios de los Entes nacionales de control de los servicios públicos interjurisdiccionales, tal como lo establece el artículo 42 de la Constitución Nacional y tal como sucede con las provincias.
- Firmar convenios de traspaso de competencias en aquellas cuestiones que no requieran modificación o derogación de leyes. Esto se encuentra contemplado incluso en la Ley Cafiero (artículo 6º). En un convenio ya sancionado, el de transferencia progresiva de competencias penales aprobado en el 2003, el propio Congreso Nacional estableció que "resulta claro que el 'desideratum' de la norma constitucional es concluir en una autonomía jurisdiccional plena, en los mismos términos que gozan las provincias".
- Demostrar que Buenos Aires se halla capacitada para asumir las competencias que reclama, especialmente en áreas tan sensibles como la seguridad, la justicia y el control de los servicios públicos. La planificación conjunta de la transición entre el gobierno y los actores relevantes de la sociedad civil puede constituir un avance en tal sentido.
- Asumir el control de aquellos servicios públicos cuya regulación se halla en la órbita nacional por una cuestión de hecho no avalada normativamente, como el transporte público de pasajeros que opera exclusivamente en la Ciudad (subterráneo, líneas de colectivo que a la fecha operan exclusivamente en la Ciudad). No hay razones de interjurisdiccionalidad que impidan el traspaso de competencias en estos casos.
- Sancionar aquellas leyes (entre ellas el código y el sistema electoral) que la Legislatura aún no ha aprobado, lo que motiva que la Ciudad deba regirse en esas cuestiones con normativa nacional.

- Conformar un espacio de diálogo y búsqueda de consensos entre todos los actores, de la Ciudad y la Nación, involucrados en la transferencia de competencias judiciales, para superar las resistencias que actualmente existen sobre este tema.

Estas medidas deben impulsarse a la par que se profundiza la concientización de la ciudadanía y de los propios dirigentes sobre aquellas reformas de fondo necesarias para la autonomía. Entre éstas pueden mencionarse:

- La derogación parcial o total de la Ley Cafiero, especialmente de los artículos 7º, 8º y 10º. El artículo 7º reserva a la Nación la competencia en materia de seguridad; el 8º mantiene la jurisdicción de la justicia nacional ordinaria en la Ciudad de Buenos Aires; y el 10º determina que el Registro de la Propiedad Inmueble y la Inspección General de Justicia continuarán en jurisdicción del Estado nacional. Debe destacarse que esta disposiciones contradicen la autonomía porteña establecida en el artículo 129 de la Constitución Nacional.
- La derogación del decreto 1029/92, para transferir el Puerto a la órbita de la Ciudad. Pese a que la Ley 24.093 estableció que los puertos serían transferidos a solicitud de las Provincias (y de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) en cuyos territorios se situaran, el Decreto 1029/92 vetó parcialmente esa Ley en lo referido a la transferencia del Puerto de Buenos Aires. El nuevo status autónomo de la Ciudad quita toda validez a los argumentos allí esgrimidos para negar la transferencia.
- El pleno ejercicio de las competencias del Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad establecidas en la Ley 210. El Ente debe ejercer el control y seguimiento del servicio prestado en las cuestiones de transporte público de pasajeros; alumbrado público y señalamiento luminoso; higiene urbana; estacionamiento; mantenimiento vial; residuos patológicos y peligrosos; televisión por cable y transmisión de datos; verificación fotográfica de infracciones de tránsito; y todos aquellos servicios públicos prestados en la Ciudad cuya prestación exceda el territorio de la misma, complementándose con los Entes de la Nación y otras jurisdicciones.
- La garantía de que todo traspaso de competencias se realizará con la respectiva reasignación de recursos, tal como establece el artículo 75, inciso 2º, de la Constitución Nacional. Respecto a esto, debe destacarse que actualmente la Ciudad de Buenos Aires recibe apenas 1,40% de la coparticipación federal de impuestos (Decreto PEN 705/2003), siendo que su aporte constituye más de un 20% de aquélla.

Evaluación Ambiental Estratégica

Acción

Elaboración de un proyecto de ley sobre evaluaciones ambientales estratégicas para grandes emprendimientos urbanos

La evaluación ambiental estratégica es una herramienta fundamental de gestión pública que permite delinear los posibles escenarios en etapa de proyección en lo que respecta a las intervenciones que comprometen a la transformación del hábitat.

Como procedimiento, la evaluación ambiental estratégica tiene la virtud de incorporar al análisis la interacción de todos los factores intervinientes y sus respectivos efectos. De este modo, permite abordar el problema de manera sistémica, en tanto que contempla los procesos de transformación y las distintas políticas, planes y programas sobre un determinado territorio.

De allí que sea recomendable la sanción de una ley que consagre un marco normativo para la evaluación estratégica de las políticas urbano-ambientales por área territorial o por sector de la Ciudad.

Definición

Herramienta de gestión para el proceso de evaluación de las diferentes políticas, planes y programas en etapa preproyectual en el ámbito de la Ciudad, que contempla sus consecuencias urbano-ambientales en el proceso de toma de decisiones sobre las cuestiones de orden territorial, económico y social.

Justificación

Los instrumentos que actualmente se utilizan para la evaluación del impacto ambiental son importantes pero no son suficientes para abarcar la complejidad del problema. La evaluación ambiental estratégica aporta una visión sistémica sobre esta problemática y, de este modo, reduce el inconveniente de superponer evaluaciones de impacto para cada proyecto en particular.

Nivel de avance del Grupo de Trabajo

El proyecto de evaluación ambiental estratégica en cuestión se está llevando adelante de manera conjunta con la participación de las organizaciones del CoPE, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y la Subsecretaría de Medio Ambiente del GCBA.

En una primer etapa la propuesta fue la de desarrollar una matriz de mitigación de los conflictos entre los diferentes actores competentes en el tema. El grupo de trabajo del Plan Estratégico elaboró un borrador de proyecto de ley que lleva como nombre:

Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica para ser aplicado en la Ciudad de Buenos Aires. De igual modo, se acordó continuar con el trabajo conjunto y con la búsqueda de consensos para la elaboración del proyecto definitivo.

Por otra parte, se planteó la necesidad de realizar en el corto plazo una recomendación al Poder Ejecutivo para que contemple la implementación de la herramienta de gestión de evaluación ambiental estratégica. En este sentido se seguirán realizando nuevos encuentros con expertos en la temática urbano-ambiental del Gobierno de la Ciudad y de la Legislatura.

Antecedentes normativos para la Ciudad de Buenos Aires

Para la elaboración del proyecto se consideraron los siguientes marcos normativos:

- Artículo 27 y 30 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.
- Ley 123 que determina el Procedimiento Técnico – administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

Referentes teóricos

De igual modo se consultaron las siguientes fuentes:

- Estudio de Evaluación Ambiental Estratégica en el Sector Saneamiento, realizado por el departamento de Hidráulica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata para el Ministerio de infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires. Exposición realizada por la Lic. Marcela A. Gregori, Directora de Evaluación Ambiental Estratégica del Departamento de Hidráulica de la Universidad Nacional de La Plata.
- Exposición realizada por el Arq. Roberto Fernández, investigador de la Universidad del Salvador.
- Directiva 42, 27 de junio de 2001, del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea.
- Proyecto de Ley 121/000038, 13 de mayo de 2005, Evaluación de los Efectos de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente para el territorio español.
- Guía para la aplicación de Evaluación Ambiental Estratégica, diciembre de 2001, Comisión Nacional del Medio Ambiente, Gobierno de Chile.
- Documento de apoyo de Evaluación Ambiental Estratégica, un Instrumento de Gestión Ambientales para Ser Aplicado en el País, Chile.

Organizaciones Inscriptas

Buenos Aires, julio de 2005

1. Acción Católica Argentina - Consejo Arquidiocesano de Buenos Aires
2. Acción del Consumidor (ADELCO)
3. Agrupación de Arquitectos de Empresas y Organismos del Estado (ANAE)
4. Aguas Argentinas S.A.
5. Asamblea Permanente por los Derechos Humanos (APDH)
6. Asociación Amigos del Lago de Palermo
7. Asociación Amigos del Museo de Arte Moderno
8. Asociación Amigos del Río de la Plata
9. Asociación Argentina de Educadores Sexuales
10. Asociación Argentina de Ingeniería Sanitaria y Ciencias del Ambiente
11. Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG)
12. Asociación Argentina de Organizadores y Proveedores de Exposiciones y Congresos (AOCA)
13. Asociación Argentina de Planificadores Urbanos y Regionales
14. Asociación Argentina de Psicodiagnóstico de Rorschach
15. Asociación Argentina y Latinoamericana de Eutonia
16. Asociación Civil Buenos Aires Mejor (BAM)
17. Asociación Civil Instituto de Políticas Públicas Buenos Aires Comunidad Organizada
18. Asociación Civil Memoria Abierta
19. Asociación Civil Patio de Actores
20. Asociación Civil VOCES
21. Asociación Cristiana de Jóvenes de la República Argentina
22. Asociación de Abogados de Buenos Aires
23. Asociación de Administradores Gubernamentales
24. Asociación de Agencias de Viajes y Turismo de Buenos Aires
25. Asociación de Bancos Públicos y Privados de la República Argentina (ABAPRA)
26. Asociación de Ciclistas Urbanos
27. Asociación Argentina de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA)
28. Asociación de Entidades de Educación a Distancia y Nuevas Tecnologías (EDUTIC)
29. Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías y Cafés
30. Asociación de Ingenieros Estructurales
31. Asociación de Mujeres Arquitectas e Ingenieras (AMAI)
32. Asociación de Reflexión Estratégica Argentina (AREA)
33. Asociación de Supervisores de la Industria Metalmeccánica de la República Argentina
34. Asociación Iberoamericana de Mujeres Empresarias (AIME)
35. Asociación Internacional de Presupuesto Público
36. Asociación Los Amigos de la Ciudad
37. Asociación Mujeres en Acción
38. Asociación Mutual de Abogados de la Rep. Argentina
39. Asociación Mujeres Trabajadoras del Estado
40. Asociación Toxicológica Argentina (ATA)
41. Asociación Usuarios de Servicios Públicos
42. Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA)
43. Bio & Sur Asociación Civil de Bioética
44. Cámara Argentina de Comercio
45. Cámara Argentina de Consultores
46. Cámara Argentina de la Construcción
47. Cámara Argentina de Distribuidores y Autoservicios Mayoristas (CADAM)
48. Cámara Argentina de la Pequeña y Mediana Empresa (CAPYME)
49. Cámara Argentina de la Industria del Letrero Luminoso y Afines
50. Cámara Argentino Armenia
51. Cámara de Empresas Líderes de Seguridad e Investigaciones (CELSI)
52. Cámara de Importadores Mayoristas de Relojería, Joyería y Afines
53. Cámara de Instituciones de Diagnóstico Médico
54. Cámara de la Industria Curtidora Argentina
55. Cámara Empresaria de Medio Ambiente (CEMA)
56. Centro Argentino de Ingenieros (CAI)
57. Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS)
58. Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR)
59. Club Atlético River Plate
60. Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires
61. Colegio de Graduados en Ciencias Económicas
62. Colegio Público de Abogados de la Capital Federal (CPACF)
63. Comisión Nacional de Valores
64. Comunidad Activa
65. Confederación Cooperativa de la República Argentina
66. Confederación General Económica de la Capital Federal (CGE)
67. Consejo de Profesionales en Sociología
68. Consejo Profesional de Agrimensura
69. Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU)
70. Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad de Buenos Aires
71. Consejo Profesional en Ciencias Informáticas (CPCI)
72. Consejo Profesional de Ingeniería Civil (CPIC)
73. Consejo Profesional de Ingeniería Industrial (COPIME)
74. Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista
75. Consejo Profesional de Ingeniería Naval
76. Consejo Profesional de Médicos Veterinarios
77. Consumidores Libres - Cooperativa Limitada de Provisión de Servicios de Acción Comunitaria
78. Coordinación Ecológica Area Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE)
79. Coordinadora de Entidades Profesionales Universitarias de la Ciudad de Buenos Aires.
80. Coordinadora de Industrias Alimenticias (COPAL)
81. Corporación del Mercado Central
82. Demosvida Asociación Ambientalista de Investigación y Desarrollo
83. Eduhabitat Asociación Civil
84. Ejército de Salvación

85. Equipo IMCA Asociación Civil
86. Federación Alianza Cristiana de Iglesias Evangélicas de la República Argentina
87. Federación de Camaras de Lavaderos de Ropa, Limpieza y Afines de la República Argentina
88. Federación de Entidades Vecinales y de Fomento de la Ciudad de Buenos Aires (**FEVECIBA**)
89. Federación del Comercio de la Ciudad de Buenos Aires (FECOBA)
90. Federación Odontológica de la Ciudad de Buenos Aires (FOCIBA)
91. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO Argentina)
92. Foro para la Reconstrucción Institucional
93. Fundación Iberoamericana de Estudios Superiores - Universidad Abierta Interamericana
94. Fundación Actividades Comunes a Capacidades Diferentes (ACCADI)
95. Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN)
96. Fundación Argentina para los Espacios Verdes
97. Fundación Argentina por una República con Oportunidades (FARO)
98. Fundación Campos del Psicoanálisis
99. Fundación CEP
100. Fundación Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y Crecimiento (CIPPEC)
101. Fundación Ciudad
102. Fundación Ciudadanía Plena
103. Fundación Compromiso Ciudadano
104. Fundación Contemporánea
105. Fundación E-Ciudad
106. Fundación Eduardo Costantini -MALBA
107. Fundación Estado, Trabajo y Producción
108. Fundación El Libro
109. Fundación Empretec
110. Fundación FUNDAIF
111. Fundación Grupo Sophia
112. Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles (FIAF)
113. Fundación Judaica
114. Fundación Konex
115. Fundación Metropolitana
116. Fundación por Buenos Aires
117. Fundación para el Cambio Democrático
118. Fundación para el Trabajo y Desarrollo Humano (TDH)
119. Fundación para el Equilibrio Democrático
120. Fundación para Estudio e Investigación de la Mujer (FEIM)
121. Fundación Pibes Unidos
122. Fundación Poder Ciudadano
123. Fundación Programa Bolívar
124. Fundación Razón de Estado
125. Fundación Revista Medicina
126. Fundación Rivarola - Meoli
127. Fundación Taller de Investigación y Acción Urbana (TIAU)
128. Fundación Unión
129. Fundación Universitaria del Río de la Plata
130. Fundación x La Boca
131. Gartner Group Argentina S.A.
132. Grupo de Análisis y Desarrollo Institucional y Social (GADIS)
133. Iglesia Evangélica Luterana Unida
134. Instituto Argentino de la Energía General Mosconi
135. Instituto Argentino de Servicios Públicos
136. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo para América Latina
137. Liga Argentina contra la Tuberculosis
138. Liga de Amas de Casa
139. Lugar de Mujer
140. Milenio Tecnología Estrategias Educativas Asociación Civil
141. Mutual Nacional para la Defensa de los Consumidores (MUNADEC)
142. Organización Islámica Argentina
143. Partido Demócrata Cristiano
144. Partido Demócrata Progresista -Capital Federal
145. Partido de la Ciudad
146. Partido de la Generación Intermedia
147. Partido Frente Grande
148. Partido Humanista de la Ciudad de Buenos Aires
149. Partido Justicialista
150. Partido Nueva Dirigencia
151. Partido Nacionalista Constitucional -Distrito Capital Federal
152. Partido Política Abierta para la Integridad Social (PAIS)
153. Partido Socialista - Ciudad de Buenos Aires
154. Partido Unión por Todos
155. Scouts de Argentina Asociación Civil
156. Sindicato Argentino de Docentes Particulares (SADOP)
157. Sindicato de Empleados de Comercio de la Capital Federal
158. Sindicato de Luz y Fuerza de Capital
159. Sindicato Único de Trabajadores de Edificios de Renta y Horizontal (SUTERH)
160. Sindicato Único de Trabajadores del Estado de la Ciudad de Buenos Aires (SUTECBA)
161. Sociedad Argentina de Cardiología (SAC)
162. Sociedad Argentina de Ortodoncia (SAO)
163. Sociedad Central de Arquitectos (SCA)
164. Taller Internacional de Urbanística Latinoamericana (TIUL)
165. Unión Argentina de Asociaciones de Ingenieros (UADI)
166. Unión Cívica Radical - Comité Capital
167. Unión del Personal Civil de la Nación (UPCN)
168. Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina (UOCRA)
169. Unión Obrera Metalúrgica de la República Argentina (UOM)
170. Universidad de Belgrano (UB)
171. Universidad de Buenos Aires (UBA)
172. Universidad de Flores (UFLO)
173. Universidad del Salvador (USAL)
174. Universidad Nacional de General San Martín (UNSAM)

**COORDINACIÓN DEL PLAN
ESTRATÉGICO DEL GOBIERNO
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**

**Subsecretario de la Coordinación
del Plan Estratégico**

Dr. Juan Manuel Abal Medina (h)

Coordinador de Gabinete

Lic. Facundo Nejamkis

Coordinador Institucional

Lic. Lucas Nejamkis

Jefe de Gobierno

Dr. Aníbal Ibarra

Vicejefe de Gobierno

Sr. Jorge Telerman

Jefe de Gabinete

Lic. Raúl Fernández

© 2005 Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

**Coordinación del Plan Estratégico del
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires**

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Área de Diseño y Comunicación de la
Coordinación del Plan Estratégico