



Plan Urbano Ambiental

GCBA	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
SlyP	Secretaría de Infraestructura y Planeamiento
SSP	Subsecretaría de Planeamiento
CoPUA	Consejo del Plan Urbano Ambiental



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE
BUENOS AIRES

PLAN URBANO AMBIENTAL

INTRODUCCION

En este documento preparado por la Legislatura, se presentan los tres elementos básicos del Plan Urbano Ambiental: **El Modelo y las Estrategias Territoriales, La Agenda Metropolitana y Los Instrumentos de Planeamiento, Gestión y Seguimiento**, precedidos por una breve introducción donde se enuncia el contexto legislativo y técnico del proceso de planeamiento llevado a cabo.

Sus contenidos son resultado de un proceso iniciado a los efectos de dar cumplimiento al mandato constitucional y a la Ley 71 aprobada por la Legislatura. El artículo 29 de la Constitución de la Ciudad estableció la necesidad de elaborar un Plan Urbano Ambiental “con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas”. Y, por su parte, la Ley 71, promulgada por Decreto N° 2288/98 del 22 de octubre de 1998 y publicada en noviembre de ese mismo año (BOCBA N° 564), definió los objetivos y estableció la composición del Consejo del Plan Urbano Ambiental, encargado de la elaboración de los documentos de base.

El Plan Urbano Ambiental se presenta como un imprescindible instrumento técnico político de gobierno, un marco de referencia tanto para la administración pública como para la sociedad civil. Inicialmente, el Plan fue definido desde sus dimensiones urbanas y ambientales. Lo “urbano” se refiere al territorio de Buenos Aires en su dimensión regional, como objeto de estudio y acción. Lo “ambiental” es considerado como una dimensión transversal a la totalidad del proceso de planeamiento, desde los estudios-diagnóstico a la puesta en marcha de acciones. En particular, la noción de “desarrollo sostenible”, fue definida por la ley 71 como: “un proceso participativo, que integra la transformación urbanística, el crecimiento económico, la equidad social, la preservación de la diversidad cultural y el uso racional de los recursos ambientales, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las futuras generaciones”. En esos términos, se manifiesta la necesidad de implementar un proceso integral de desarrollo que contemple el mejoramiento de la calidad de vida desde una distribución equitativa de los recursos presentes y futuros, creando escenarios de consenso, a los efectos de contribuir a la constitución de un proyecto de ciudad compartido y en el largo plazo.

EL PROCESO DE PLANEAMIENTO

Desde el mandato constitucional, y a los efectos de avanzar en el diseño del Plan, el Poder Ejecutivo instrumentó una serie de estudios de base a través de la entonces Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente. El primer documento “*Buenos Aires: prediagnóstico territorial y propuesta de estrategias*”, de diciembre de 1997, fue la base para la Ley 71.

Dicha ley, en su artículo 12 precisa que el PUA, en tanto instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires en diferentes horizontes temporales, tiene como objetivos:

“Mejorar la calidad de vida de la población. Promover un desarrollo más equitativo de la ciudad. Generar oportunidades de consenso y compromiso, institucionalizando mecanismos de concertación de políticas urbanas con los distintos sectores de la sociedad. Promover y hacer más eficientes, en términos sociales, ambientales,

urbanísticos y económicos, las inversiones, tanto del estado como del sector privado. Instrumentar una eficiente coordinación entre las áreas gubernamentales de la ciudad y el resto de las jurisdicciones de la región metropolitana, tendiente a una gestión de carácter integral. Tender a que todos los habitantes de la ciudad tengan acceso a disponer de aire, agua y alimentos, química y bacteriológicamente seguros, a circular y habitar en áreas libres de residuos, de contaminación visual y sonora, y ambientalmente sanas, y al uso y goce de espacios verdes y abiertos. Preservar el patrimonio cultural, arquitectónico y ambiental “. Estos objetivos se especifican en un listado de “criterios orientadores” de carácter territorial que sustentan la formulación de proyectos e instrumentos que definan la estructura y las formas del Buenos Aires del futuro.

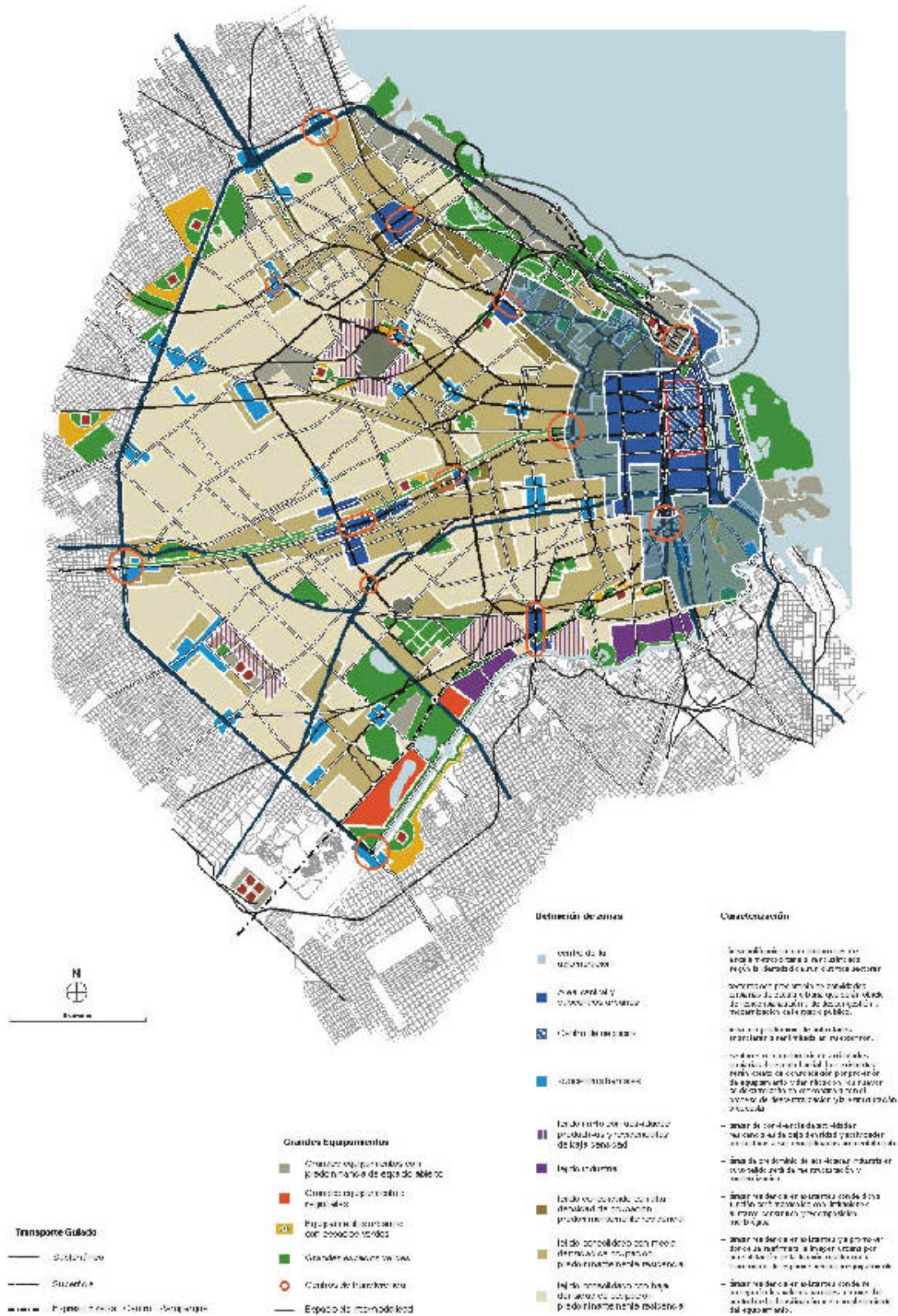
A partir de esas premisas, se gestó un proceso por el CoPUA (Consejo del Plan Urbano Ambiental), a lo largo del cual se elaboró y editó una amplia gama de documentos. Desde los criterios orientadores de la Ley y con el concurso de consultores especializados, se caracterizó la ciudad desde diversos ejes problemáticos, identificando los factores y situaciones que permiten impulsar un proceso de transformación o que constituyen un obstáculo para su desarrollo, concluyendo en lineamientos propositivos. (*Elementos de diagnóstico. Documento de trabajo*, 1998).

Ese material, sirvió como insumo para la elaboración del Modelo Territorial, entendido como un elemento dentro del sistema del Plan, que permite especializar los lineamientos mediante una serie de Estrategias Territoriales que incluyen aquellas de carácter metropolitano. Complementariamente, los Instrumentos normativos y de gestión que se formulan son las herramientas que otorgan las condiciones de posibilidad para su implementación. (*Modelo Territorial y Políticas Generales de actuación* de mayo de 2000, *Documento final* de julio de 2001)

Sobre la base de los documentos elaborados, que se incluyen en el expediente, la Legislatura ha procedido a una detallada revisión, seleccionando aquellos aspectos que consideró pertinentes para ser aprobados, de los que se da cuenta en este texto.

CAPITULO 1. MODELO Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES

El Modelo Territorial, tal como se presenta en el gráfico 1 adjunto, condensa las transformaciones necesarias para potenciar las cualidades de la actual estructura urbana corrigiendo los desajustes y desequilibrios que hoy se dan en el espacio de la Ciudad.



La configuración del Modelo Territorial deseable para Buenos Aires supone definir un conjunto de criterios considerando las dinámicas urbanas existentes, pero no para someterse a ellas, sino para orientarlas según los objetivos prioritarios señalados por la Ley 71, y en orden a reducir los desequilibrios territoriales y las desigualdades sociales, generar nuevos ejes de desarrollo y nuevas centralidades, promover áreas de actividad para generar trabajo, regenerar y reactivar viejos tejidos urbanos, distribuir más equitativamente espacios y equipamientos públicos, como así también transformar los sistemas de transportes e infraestructura a los efectos de mejorar su eficacia social y sus impactos urbano-ambientales.

El esquema denominado “Estrategias Territoriales”, tal como se presenta en el gráfico 2 adjunto, proyecta sobre el espacio de la ciudad esos objetivos.

Para alcanzar el Modelo, se propone las siguientes:

1. *Estrategias Territoriales prioritarias y*
2. *Estrategias Generales:*

1. ESTRATEGIAS TERRITORIALES:

- **Conformar una estructura policéntrica, consolidando el área central, y potenciando los centros y subcentros locales.**
- **Fortalecer las vinculaciones transversales entre los distintos sectores de la ciudad.**
- **Promover el desarrollo urbano del Sector Sur.**
- **Mejorar el sistema de espacios públicos tales como vialidades, grandes parques y plazas, y recuperar las costas de la ciudad, favoreciendo su accesibilidad y uso público.**
- **Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de circulación y transporte.**

ESTRATEGIAS TERRITORIALES



1. ESTRATEGIAS TERRITORIALES

- **Conformar una estructura policéntrica, consolidando el área central, y potenciando los centros y subcentros locales.**

Esta estrategia se funda en el criterio orientador de la Ley 71 que plantea:

"Transformación de la estructura urbana centralizada hacia una policéntrica que, en concordancia con el proceso de descentralización en comunas, atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de nuevas centralidades y al simultáneo refuerzo de identidades barriales".

Para ello se propone:

Promover el rol de "centro de negocios" que caracteriza a la Ciudad.

- Estructurar los sistemas urbanos para favorecer la inserción de la ciudad en el MERCOSUR, jerarquizando su rol regional.
- Asegurar servicios aeroportuarios de calidad en condiciones de seguridad operativa y calidad ambiental compatibles con las restantes actividades urbanas y resolver de manera eficiente la accesibilidad al Aeropuerto de Ezeiza.
- Promover la articulación del Área Central con el sistema multimodal de transporte de Retiro-Puerto Nuevo y con el Sector industrial de Dársena Sur.
- Facilitar el desarrollo de actividades terciarias y servicios en áreas con alto nivel de accesibilidad, con equipamiento de servicios que estimulen la permanencia y radicación de organismos de escala mundial y regional.

Reforzar la función residencial del área central.

- Promover la residencialización, facilitando la refuncionalización de edificios desactivados.
- Limitar el crecimiento del área administrativa y de negocios sobre áreas adyacentes ya consolidadas; mantener la orientación de su expansión hacia el sur, sobre la Av. 9 de Julio y la zona antepuerto sur.

Mejorar la calidad ambiental y del espacio público.

- Peatonalizar el Centro principal y dotarlo de un sistema de transporte público adaptado a las dimensiones de sus calles, y con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones.
- Implementar operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano.
- Promover la protección de edificios y sitios de valor patrimonial.
- Promover y recuperar zonas de esparcimiento y áreas verdes a través de actividades culturales aprovechando la infraestructura existente.

Fortalecer los centros secundarios y barriales existentes.

- Revitalizar los centros barriales existentes a través de la promoción de sus actividades, el mejoramiento del espacio público y la localización de equipamientos, reforzando su identidad, y potenciando sus características particulares.
- Fortalecer los centros comerciales barriales con el criterio de centro comercial a cielo abierto.
- Revisar la normativa vigente para evitar el debilitamiento de los centros barriales.

Impulsar la configuración de nuevas centralidades.

- Promover la conformación de nuevos centros que den lugar al desarrollo de nuevas actividades (administración, comercios, servicios, equipamientos).
- Conformar nuevos centros en relación con la refuncionalización de predios vacantes.

- **Fortalecer las vinculaciones transversales entre los distintos sectores de la ciudad.**

Esta estrategia se funda en el criterio orientador de la Ley 71 que plantea el "fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal Norte-Sur..."

Para ello se propone:

Fortalecer y diversificar la conectividad transversal.

- Resolver las interferencias en las comunicaciones transversales con especial consideración a salvar las barreras físicas que generan las líneas ferroviarias y las autopistas, a través de mejoras integrales.
- Suturar la vinculación Norte-Sur dificultada por la traza del Ferrocarril Sarmiento.
- Conformar corredores verdes transversales que permitan mejorar la calidad ambiental y funcional de la ciudad, planificando su vinculación con los corredores radiales Noreste, Oeste y Sur.
- Instalar servicios públicos de transporte de capacidad media sobre recorridos que unan transversalmente los principales centros urbanos de la ciudad.

- **Promover el desarrollo urbano del Sector Sur.**

Esta estrategia se funda en el criterio orientador de la Ley 71 que plantea la "reestructuración, densificación y renovación urbana del Área Sur..." y la "Mejora de las condiciones del hábitat de los sectores de menores ingresos y/o con desventajas ambientales mediante una diversidad de políticas que respondan a las distintas situaciones existentes".

Considerando al sector Sur como prioritario para el desarrollo de la ciudad, se propone:

Respecto de la Policentralidad y conectividad:

- Promover la localización de nuevas centralidades en la brecha existente entre Villa Lugano y Villa Soldati.
- Generar centros de equipamiento metropolitano y regional.
- Promover la creación de nuevos ámbitos culturales; reforzar y rehabilitar los existentes.
- Asegurar la conectividad del sector Sur con el resto de la ciudad.

Respecto de los espacios públicos y costas:

- Procurar una rápida habilitación para uso público de las costas del Riachuelo, a medida que avancen las acciones tendientes a su recuperación ambiental.
- Recuperar funcional y ambientalmente las vías públicas y parques urbanos existentes en el área.

Respecto de los sistemas de circulación, transporte y servicios:

- Definir una red de cargas integrada a la regional.
- Procurar una completa dotación de equipamiento público (Salud, Educación, Emergencias, Seguridad) y servicios por redes, que permitan el desarrollo habitacional y productivo del área.
- Promover un servicio de transporte de pasajeros adecuado a las necesidades de la población.

Respecto de las condiciones ambientales:

- Promover operaciones de saneamiento de los arroyos del área, y profundizar los procedimientos de control de volcamientos.
- Erradicar basurales a cielo abierto, y promover la recuperación ambiental de esos espacios.

Respecto de las actividades productivas:

- Otorgar preferencia al sector Sur en la selección de espacios para localizar Parques Productivos en el ámbito del Régimen de Promoción Productiva, y parques tecnológicos de investigación y desarrollo industrial, articulados con núcleos de asistencia productiva.
- Facilitar la adaptación de edificios, predios e instalaciones existentes, mediante la flexibilización de las normas, y el desarrollo de programas particulares de adecuación progresiva a los criterios de admisibilidad en tejidos mixtos.

Promover la residencialización, e integrar social y urbanísticamente el tejido residencial degradado.

- Establecer las bases de una política integral de vivienda.
- Reconstituir el tejido residencial consolidado y mejorar los grandes conjuntos habitacionales, resolviendo la problemática consorcial conflictiva y las situaciones dominiales, y dotarlos de la infraestructura y equipamientos necesarios.
- Recalificar los sectores urbanos degradados mediante normativa que permita la compatibilización de actividades residenciales / productivas.
- Promover políticas de “urbanización “ e integración de los Distritos U 31 con su entorno.

- **Mejorar el sistema de espacios públicos tales como vialidades, grandes parques y plazas, y recuperar las costas de la ciudad, favoreciendo su accesibilidad y uso público.**

Esta estrategia se funda en los criterios orientadores de la Ley 71 que plantean la “Promoción de una estrategia de Espacios Públicos” y la “Reconversión de la relación de la ciudad con la franja costera”.

Para ello se propone:

Mejorar funcional y ambientalmente los parques urbanos existentes y ampliar la oferta a escala urbana y barrial.

- Preservar y ampliar los parques de Palermo; lograr una mayor conectividad e integración con los espacios públicos de la ribera del Río de la Plata.
- Recuperar los espacios abiertos del Parque Alte. Brown, especialmente el Indoamericano y Roca, y apuntar a una mayor vinculación con las márgenes del Riachuelo, en tanto las acciones de recuperación ambiental lo vayan habilitando para su uso público.
- Mantener y mejorar la Reserva Ecológica preservando su singularidad.
- Promover la recuperación de espacios públicos y la creación de nuevos parques, plazas, plazoletas y patios de juego en relación con la demandas por distancia y densidad poblacional de los distintos sectores urbanos.
- Promover la participación de las entidades comunitarias en la elaboración de programas de recuperación, conservación y mejora de estos espacios.

Conformar sistemas verdes de uso público.

- Conformar el Corredor Verde del Oeste, destinando a uso público los espacios que resulten del eventual soterramiento del Ferrocarril Sarmiento.
- Preservar y ampliar el Corredor Verde del Noreste y mejorar su vinculación con los espacios públicos costeros del Río de la Plata.
- Conformar un sistema que incorpore Agronomía, Parque Warnes, y Parque Los Andes, mediante la forestación intensiva de las Avdas. Warnes y Jorge Newbery.
- Conformar el Corredor Verde del Sur, mediante la forestación intensiva del espacio público a lo largo de Av. Amancio Alcorta, Intendente F. Rabanal y Cnel. Roca, y mejorar su vinculación con los espacios públicos costeros del Riachuelo, a medida que sean recuperados ambientalmente.
- Evaluar la factibilidad de crear nuevos espacios verdes de uso público en caso de desafectación de predios fiscales, en función del beneficio social a obtener.
- Planificar la vinculación transversal de los Corredores Noreste, Oeste y Sur, a través de la creación de nuevos corredores verdes transversales.

Mejorar la calidad de las vías públicas.

- Procurar una distribución equitativa y actualizada de la infraestructura y el mobiliario urbano.
- Reformular la normativa vigente para promover una utilización adecuada de la vía pública.
- Regular el uso del espacio público estableciendo límites a la ocupación de las vías públicas y su subsuelo; a la ocupación y uso del espacio aéreo; y la publicidad.
- Promover la participación del GCBA como autoridad territorial en el proyecto para infraestructuras de servicios y en la ejecución de las obras e instalaciones.

Consolidar las áreas de protección histórica, cultural y arquitectónica, y crear nuevas a los efectos de poner en valor el patrimonio urbano.

- Consolidar las áreas caracterizadas por componentes ambientales y patrimoniales del espacio público, a los efectos de poner en valor sectores urbanos de calidad, según sus características. Elaborar normas claras y dinámicas que reglamenten las zonas protegidas.

Maximizar la accesibilidad de las riberas, privilegiando su uso recreativo.

- Mejorar la accesibilidad peatonal y por transporte público a los frentes costeros.
- Desarrollar un sistema vial que permita la integración de los bordes costeros.
- Incrementar la conectividad sobre el Riachuelo mediante el desarrollo de proyectos conjuntos con la Provincia.
- Recuperar ambientalmente los recursos hídricos y las costas, a los efectos de que sean habilitados para su uso público.

Transformar la relación de la ciudad y el río.

- Estructurar la costa del Río de la Plata y del Riachuelo como una franja continua de áreas ligadas a la operación portuaria, equipamiento, reserva ecológica y producción de energía, articuladas con espacios públicos, procurando conformar un corredor ribereño de acceso libre y gratuito.

Mejorar las condiciones ambientales del Río de la Plata y del Riachuelo.

- Revertir la situación de contaminación de los cursos de agua, promoviendo la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan de Saneamiento Integral.

- Concertar con la provincia de Buenos Aires y los municipios correspondientes, la recuperación de los ecosistemas costeros degradados, el control interjurisdiccional de la descarga de residuos sólidos, los efluentes de las actividades portuarias, industrial y doméstica y el manejo de cuencas compartidas.
- Promover el mejor funcionamiento del Comité de Cuenca Matanza Riachuelo

- **Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de circulación y transporte.**

Esta estrategia se funda sobre el criterio orientador de la Ley 71 que plantea el “Establecimiento de un sistema intermodal con mejoras de la eficiencia y seguridad del transporte de cargas y del transporte público de pasajeros tendiente a disminuir la participación del automóvil particular en el tránsito urbano”.

Para ello se propone:

Ampliar, sistematizar, ordenar e integrar los diversos modos y redes de transporte público desalentando la utilización del automóvil particular.

- Impulsar la participación del Gobierno de la Ciudad en los entes nacionales de control del transporte.
- Maximizar el uso del transporte subterráneo, impulsando la gestión tendiente a su prolongación e integración en red y mejorando las condiciones de trasbordo y servicio.
- Integrar en forma progresiva los diversos modos y redes, promoviendo el boleto único.
- Racionalizar el transporte público automotor, rediseñando las trayectorias y frecuencias en función de las necesidades de la población.
- Racionalizar el funcionamiento de taxis, remises y charters. Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamiento en espera.
- Racionalizar el uso de los automóviles privados, desalentando su uso según zonas y horarios. Establecer restricciones al estacionamiento vehicular.
- Incrementar las condiciones de seguridad y calidad de los viajes, reduciendo efectos ambientales negativos.

Definir una red urbana de tránsito pesado en la ciudad y la región con acceso a las estaciones de transferencia de carga Inter. o intra modales, evaluando la complementación e integración entre el modo automotor y ferroviario.

- Adaptar el circuito de autopistas para el transporte de cargas y darle acceso al puerto.
- Racionalizar la operatoria de carga del puerto, en especial su accesibilidad, a través del mejoramiento de las entradas ferroviarias y viales.
- Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas, recuperando y reactivando la infraestructura ferroviaria existente.

Remodelar funcional y ambientalmente los centros de trasbordo y crear nuevos.

- Integrar y mejorar la capacidad funcional y calidad ambiental de las infraestructuras de transporte regional: puerto, aeropuerto, terminales ferroviarias y de transporte automotor.
- Ordenar espacial y funcionalmente los centros de trasbordo correspondientes a las terminales ferroviarias del área central vinculándolas entre sí, y mejorar en particular las conexiones tren-subte-colectivo, incorporando los estacionamientos necesarios para su articulación con los modos privados.
- Mejorar los actuales centros de trasbordo y definir la localización de nuevos en relación con las centralidades barriales, procurando la eliminación del estacionamiento de micro-ómnibus en el espacio público, y promoviendo la ínter modalidad, a los efectos de introducir opciones de viaje más eficientes que desalienten la utilización del automóvil privado.
- Desarrollar en la ciudad un puerto de pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópoli.

Integrar y mejorar la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional.

- Impulsar la participación del GCBA en los proyectos relacionados con el nodo intermodal de Retiro, a los efectos de concertar las decisiones sobre aquellos aspectos que afecten a la ciudad.
- Gestionar, en relación con las terminales de ómnibus de larga distancia, la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Retiro.

Jerarquizar la red vial dando prioridad al transporte automotor público, optimizando la seguridad y la calidad ambiental.

- Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema la función de red pasante.
- Eliminar los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal.
- Rediseñar las vías públicas no destinadas a tránsito principal en los barrios para la conformación de biciesendas y recorridos peatonales.
- Asegurar la accesibilidad y la seguridad en la circulación en todas las vías.

2. ESTRATEGIAS GENERALES

Estas estrategias se fundan sobre los criterios orientadores de la ley 71 y para ello *se han identificado dos estrategias:*

- **Generar condiciones propicias para el desarrollo de actividades productivas.**
- **Mejorar las condiciones ambientales y la infraestructura de equipamientos y servicios.**

Respecto de la primera:

- **Generar condiciones propicias para el desarrollo de actividades productivas.**

El criterio orientador de la Ley 71 que plantea la “Generación de condiciones urbano ambientales para la modernización y diversificación del tejido económico local, a través del mejoramiento de las actividades existentes y la atracción de nuevas actividades.”

Para ello se propone:

Promoción de las actividades productivas.

Impulsar mediante la normativa correspondiente:

- La localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
- La reconversión de las actividades industriales existentes en función de objetivos de sustentabilidad y calidad ambiental.
- La optimización de los procedimientos que miden los riesgos ambientales a los efectos de asegurar el cumplimiento de la normativa vigente.
- La localización adecuada para la creación de parques tecnológicos de investigación y desarrollo industrial, articulados con núcleos de asistencia productiva.

Desarrollar políticas a los efectos de:

- Promover la creación de un Régimen de Promoción Productiva, con participación del Estado Nacional, que incluya medidas tarifarias, crediticias y tributarias,

- Crear instancias de asistencia productiva, que incorporen a los sectores público y privado.
- Crear condiciones para favorecer la radicación de empresas de nueva generación (informática, biotecnología, diseño, etc.)
- Facilitar la permanencia de grandes establecimientos industriales y la modernización de las actividades existentes así como su reconversión según criterios de compatibilidad funcional y ambiental.

Promoción, consolidación y crecimiento de pequeñas y medianas industrias.

Desarrollar políticas a los efectos de:

- Promover la creación de un Régimen de Promoción Productiva que incluya programas crediticios y tributarios para PyMEs y microemprendimientos.
- Facilitar la localización de nuevos emprendimientos, principalmente los de estructura asociativa o cooperativa, que resulten ambientalmente compatibles con los sectores residenciales.
- Impulsar programas para la reutilización de edificios y espacios vacantes, instalaciones desactivadas y áreas degradadas, para la actividad productiva y la localización conjunta de empresas.

Desarrollo del turismo y las actividades culturales.

Impulsar políticas a los efectos de:

- Generar las condiciones que permitan poner a la Ciudad en situación de ser elegida como sede para eventos internacionales.
- Desarrollar circuitos turísticos relacionados con las áreas de valor patrimonial histórico y/o cultural.
- Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios turísticos.
- Recuperar y reforzar los ámbitos de valor o expresión cultural existentes, sean éstos del sector público o privado.

Respecto de la segunda

- **Mejorar las condiciones ambientales y la infraestructura de equipamientos y servicios.**

Esta estrategia se funda en los objetivos enunciados en el artículo 11 de la Ley 71: "...mejorar las condiciones de vida de la población y minimizar la degradación o destrucción de su propia base ecológica de producción y habitabilidad, sin poner en riesgo la satisfacción de las necesidades de las futuras generaciones" y en los criterios orientadores de la misma Ley: "Desarrollo de una infraestructura de servicios acorde con el desarrollo propuesto para la ciudad", y "Propender a una distribución del equipamiento urbano que equipare diferencias de orden social, económico, cultural y físico".

Para ello se propone:

En general

Impulsar políticas a los efectos de:

- Fijar metas anuales progresivas para el mejoramiento de las condiciones ambientales actuales.
- Incrementar el control sobre la producción, comercialización y utilización de tecnologías, actividades y sustancias que signifiquen un riesgo para la vida, la calidad de vida y el ambiente, con efectiva prohibición de aquellas prohibidas en sus países de origen o de patentamiento.

- Establecer estímulos para el desarrollo de actividades de protección del ambiente, y a la utilización de energías alternativas.
- Implementar auditorías multidisciplinarias periódicas como instrumentos de control del cumplimiento de la normativa vigente.
- Incorporar el concepto de uso racional de la energía.
- Aplicar el criterio de internalización de los costos ambientales.

Con respecto a las cuencas hídricas

Contribuir mediante gestiones con los organismos pertinentes para:

- Promover las operaciones de saneamiento de las cuencas fluviales así como la puesta en marcha de un Plan Hídrico que controle las causas de las inundaciones.

Impulsar políticas a los efectos de:

- Garantizar el acceso pleno a la información sobre zonas de riesgo hídrico.
- Mitigar el impacto de las inundaciones en zonas de riesgo, condicionando el uso del suelo y particularizando la normativa edilicia.
- Evitar acciones que agraven las inundaciones, y adoptar medidas tendientes a recuperar índices convenientes de absorción y escurrimiento.
- Evaluar la conveniencia de aplicar mecanismos de retención del agua producto de precipitación pluvial, como parte de las medidas estructurales tendientes a la solución del problema.
- Planificar obras que mejoren la dinámica de evacuación en las actuales desembocaduras de los conductos.
- Elaborar cronogramas de mantenimiento periódico en todo el desarrollo de los entubamientos, limpieza de sumideros e instalación de nuevos.

Con respecto a la gestión de los residuos domiciliarios y peligrosos

Impulsar políticas a los efectos de:

- Promover tecnologías orientadas a una menor generación de residuos domiciliarios y su clasificación, reutilización o reciclado.
- Implementar campañas de educación respecto del manejo de residuos.
- Erradicar los basurales a cielo abierto y prever la localización de emplazamientos destinados a la gestión del residuo.
- Incentivar el uso de tecnologías y procesos de producción orientados a la reducción o erradicación de insumos peligrosos y la producción de desechos de similares características.

Con respecto a la contaminación atmosférica

Impulsar políticas a los efectos de:

- Promover el uso de combustibles alternativos con el objeto de disminuir la contaminación.
- Regular y establecer limitaciones progresivas a las emisiones de fuentes fijas y móviles, a las fuentes de radiaciones ionizantes y no ionizantes y a la contaminación sonora.

Con respecto a las redes de infraestructura

Contribuir mediante gestiones con los organismos pertinentes para:

- Promover el desarrollo de una infraestructura de servicios que asegure la calidad ambiental acorde con las demandas presentes y futuras en lo que respecta al abastecimiento de agua y provisión de desagües cloacales, las redes de gas, energía eléctrica y comunicaciones, y la eliminación de interferencias entre las distintas redes.
- Promover iniciativas para el control de obras de los servicios privatizados en el espacio público.
- Dotar integralmente de servicios a los barrios carenciados.

Con respecto a los equipamientos públicos

Impulsar políticas a los efectos de:

- Optimizar el sistema educativo, asegurando la accesibilidad a establecimientos educativos de todos los niveles y modalidades.
- Promover, mediante acuerdos con las autoridades competentes, una mejor distribución de las unidades académicas.
- Configurar una red de salud estatal integrándola a los sistemas de la seguridad social y privados, estableciendo vinculaciones de las áreas de salud con sus respectivas regiones sanitarias.
- Articular el Sistema de Emergencia de acuerdo con el Plan Maestro Metropolitano de Defensa Civil.

CAPITULO 2. AGENDA METROPOLITANA

Dentro del Modelo y las Estrategias Territoriales propuestas, la Región Metropolitana ocupa un rol protagónico. Si bien el mandato constitucional obliga a identificar e implementar estrategias de ordenamiento dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las problemáticas de la ciudad trascienden sus límites jurídico administrativos, como se precisa en el artículo 14 de la Ley 71 y en el artículo 124 de la Constitución Nacional, aprobada en 1994, que contempla la necesidad de conformar espacios regionales.

A los fines de iniciar un proceso de gestión territorial a escala de la aglomeración se considera indispensable plantear un conjunto de cuestiones que puede denominarse "Agenda para la articulación metropolitana". Ella deberá promover y facilitar el debate entre los diversos actores institucionales y sociales con competencias e intereses concretos en el ámbito territorial.

La particular situación jurisdiccional del área, determina que la estrategia deba centrarse en el desarrollo de mecanismos de articulación institucional en función de cada una de las problemáticas identificadas. Cabe destacar que no se propicia la generación de entes o autoridades metropolitanas de competencias múltiples, superpuestas a la realidad institucional del área, porque la experiencia nacional e internacional demuestra su escasa eficiencia en los procesos de decisión metropolitanos.

Para ello, es necesario promover:

- La reforma de los mecanismos existentes en la órbita exclusiva del PEN, tales como los entes reguladores de servicios públicos prestados en el AMBA (a excepción del ETOSS que se distingue por su carácter tripartito), planteando la inserción institucional del Gobierno de la Ciudad y la ampliación de las competencias de los Entes hacia funciones de planificación de los servicios.
- El impulso a las gestiones ante el PEN tendientes a lograr la transferencia del Puerto de Bs. As. a la ciudad, sosteniendo el derecho constitucional a participar en iguales condiciones que las jurisdicciones provinciales en las Autoridades Portuarias creadas en el proceso de transformación.
- La creación del Ente Interjurisdiccional de Transporte, operable a través de contratos y programas de libre adhesión por parte de los Municipios del área metropolitana.
- La participación del Gobierno de la Ciudad en los organismos pertinentes a los efectos de coordinar la red de accesos del AMBA.
- La reorganización de los organismos inter jurisdiccionales ya existentes.
- Una mayor participación en algunos mecanismos de coordinación existente, como es el caso del Comité Ejecutor Matanza-Riachuelo o aquellos planteados en otras Cuencas.
- La creación de un ente de coordinación de políticas de Ciencia y Técnica adecuadas para la región.

En ese contexto, se ha identificado los temas básicos que inciden en la generación de condiciones favorables en el territorio metropolitano y regional. Esto supone la promoción de condiciones de vida satisfactorias para el conjunto de la población en lo que respecta al acceso a la vivienda, los servicios y equipamientos urbanos, y a situaciones generalizadas de calidad ambiental, y el desarrollo de políticas conjuntas tendientes a la creación de un régimen de Promoción Productiva destinado a micro, pequeños y medianos emprendimientos.

A esto se suma un proyecto de desarrollo paradigmático referido a la recuperación de la cuenca Matanza-Riachuelo, como iniciativa de intervención territorial que aglutine decisiones conjuntas de escala metropolitana.

- 1. SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS**
- 2. SISTEMA DE MOVILIDAD**
- 3. SISTEMA AMBIENTAL**
- 4. LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO**

1. SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

El acuerdo metropolitano sobre la preservación de los espacios abiertos de nivel regional persigue como objetivos generales garantizar la sustentabilidad ecológica y la calidad ambiental. Dicha sustentabilidad requiere que se considere la capacidad de carga del ecosistema que apoya el desarrollo metropolitano y las vinculaciones y equilibrios entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, cuestiones que resultan críticas en una aglomeración de la dimensión de Buenos Aires.

La calidad ambiental implica también considerar la provisión y reserva de espacios de recreación y esparcimiento acordes a la magnitud de su población. Surgen así los siguientes temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Espacios abiertos de escala regional.

- Elaborar un plan de manejo del Delta del Paraná, con participación plural que incluya a la población isleña, que conjugue la preservación de la singularidad de sus características naturales con un desarrollo socio productivo compatible. El mismo tendrá en cuenta los convenios internacionales de defensa de los humedales.
- Desarrollar y poner en valor a la franja costera del Río de la Plata y del Matanza-Riachuelo, a partir de la consolidación y expansión de acuerdos para el área.
- Preservar y recuperar los grandes espacios verdes existentes, como el Parque Pereyra Iraola y los Bosques de Ezeiza.
- Prever, ante el probable cese de los usos actuales, la afectación para espacio verde de escala metropolitana de grandes predios, tales como las instalaciones del INTA en Castelar, las instalaciones militares en Campo de Mayo, y las grandes playas ferroviarias.

Control de la expansión de las zonas urbanizadas.

- Estructurar los principales ejes de vinculación metropolitana.
- Promover la consolidación de las áreas urbanas periféricas.
- Controlar el impacto ambiental ocasionado por operaciones de antropización de grandes extensiones de suelo rural.
- Promover las actividades productivas periurbanas.

2. SISTEMA DE MOVILIDAD

La discusión y el consenso sobre las diversas formas de movilidad y accesibilidad para el conjunto de la aglomeración concurren a configurar un sistema de circulación y transporte metropolitano con el que se asegure la integración regional, la eficiencia funcional y la equidad social. En dicho sentido surgen como temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Sistema Portuario.

- Conformar un sistema portuario regional de cargas que resulte funcional a la inserción de la aglomeración en el Mercosur, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales de los puertos de Buenos Aires, Dock Sud, La Plata, Zárate y Campana en relación con sus respectivas potencialidades.
- Desarrollar en la Ciudad un Puerto de Pasajeros acorde con la jerarquía de la metrópoli.

Sistema Aeroportuario.

- Conformar un sistema aeroportuario regional que garantice el rol de la metrópoli a escala subcontinental y brinde condiciones de accesibilidad adecuadas a todos sus habitantes y usuarios, analizando las diferentes alternativas de localización con el objeto de preservar la calidad ambiental del territorio.

Transporte terrestre de Pasajeros.

- Fomentar la utilización de los modos públicos de transporte.
- Facilitar la intermodalidad a través de la creación de centros de trasbordo eficientes y confortables y el impulso al boleto único.
- Utilizar a la oferta de transporte público como inductor de la estructuración urbana, considerando el necesario equilibrio entre el tradicional sentido radio convergente de las vías de comunicación y la creación y mejoramiento de las alternativas transversales de conexión.
- Aunar criterios sobre jerarquización y diferenciación de la red vial según los distintos modos y formas de transporte.

Transporte de Cargas.

- Configurar la red vial regional de cargas e interconexiones ferroviarias en relación con las localizaciones portuarias y, en relación con ambas, un sistema de estaciones de transferencia y de ruptura de cargas regionales, tales como el actual Mercado Central de La Matanza.
- Introducir la posibilidad del transporte fluvial de cargas, como vinculación entre los puertos de la metrópoli, y otros centros de transferencia.

3. SISTEMA AMBIENTAL

El soporte ecosistémico único de la metrópoli y la magnitud de los recursos naturales que son utilizados, tanto para el abastecimiento de insumos como para la eliminación de los desechos de las actividades urbanas, requieren la creación y fortalecimiento de mecanismos de gestión pública de carácter integral que aseguren el máximo de sostenibilidad ambiental.

Surgen así los siguientes temas prioritarios y objetivos consecuentes:

Abastecimiento de Servicios.

- Impulsar la participación de la ciudad y los distintos partidos en la formulación de proyectos y programas de infraestructura de servicios así como en el control de la ejecución de obras como autoridad territorial.
- Unificar criterios de política de saneamiento con el fin de mejorar el control que se ejerce sobre el concesionario en el ámbito del ETOSS y eliminar el déficit de oferta de estos servicios.
- Considerar la conveniencia de articular acciones entre el concesionario de los servicios prestados anteriormente por OSN y el concesionario de los restantes partidos del Gran Buenos Aires.

Gestión de los residuos domiciliarios.

- Coordinar los sistemas de recolección y transporte a cargo de cada autoridad jurisdiccional.
- Revisar el sistema de tratamiento y disposición final a cargo del CEAMSE; en especial, con relación al agotamiento de los sectores disponibles para disposición, a la posible adopción de sistemas complementarios y a la expansión de procesos de reciclado.
- Evaluar y controlar el impacto causado en áreas con agotamiento de disponibilidad.
- Articular políticas y acciones para la erradicación de basurales.
- Coordinar políticas de promoción de tecnologías orientadas a la reducción de residuos, a la producción de elementos reciclables o reutilizables, generando la implementación de programas.
- Coordinar campañas de educación respecto del manejo de los residuos por parte de la población.

Gestión de los residuos peligrosos.

- Conciliar criterios normativos de funcionamiento y control de las actividades de generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos en sus diferentes estados.

- Considerar la conveniencia de crear instalaciones comunes para el tratamiento y/o la disposición final.
- Coordinar políticas de promoción de tecnologías y procesos de producción orientados a la reducción del uso de insumos peligrosos y la generación de ese tipo de desechos.

Control normativo de la contaminación y los riesgos ambientales.

- Compatibilizar criterios de localización de las actividades que impliquen riesgos para la población y la calidad del ambiente.
- Aunar criterios operativos referidos al funcionamiento de los operadores privados que produzcan o manipulen elementos peligrosos para la salud humana y para la calidad del ambiente.
- Controlar en forma coordinada los volcamientos que afecten la calidad de los cursos de agua superficiales y acuíferos subterráneos, a través del monitoreo permanente.

4. LA CUENCA MATANZA - RIACHUELO

La cuenca del río Matanza-Riachuelo constituye en la actualidad un área que concentra las situaciones de mayor degradación ambiental de la metrópoli.

A su vez, el sector de cuenca correspondiente a la Ciudad de Buenos Aires constituye la zona que concentra las mayores potencialidades urbanas en cuanto a disponibilidad de inmuebles fiscales, espacios desocupados o subocupados y accesibilidad vial al centro de la ciudad.

Puede constituir para la ciudad y para la metrópoli un caso paradigmático de implementación de un proyecto integral que, considerando las principales dimensiones antes reseñadas (espacios abiertos, movilidad, calidad ambiental) refleje la capacidad de gestión metropolitana. Con respecto a tal proyecto, pueden preverse los siguientes objetivos:

Instalar grandes equipamientos de escala regional.

Además del Aeropuerto de Ezeiza y del Mercado Central de La Matanza, el área ofrece posibilidades de satisfacer las necesidades de localización de:

- Estaciones de transferencia de cargas.
- Centros de exposiciones y eventos internacionales.
- Nuevos parques metropolitanos.

Desarrollar formas de transporte.

Superando su condición de barrera a las comunicaciones de los territorios aledaños a su cauce, el área ofrece las siguientes posibilidades:

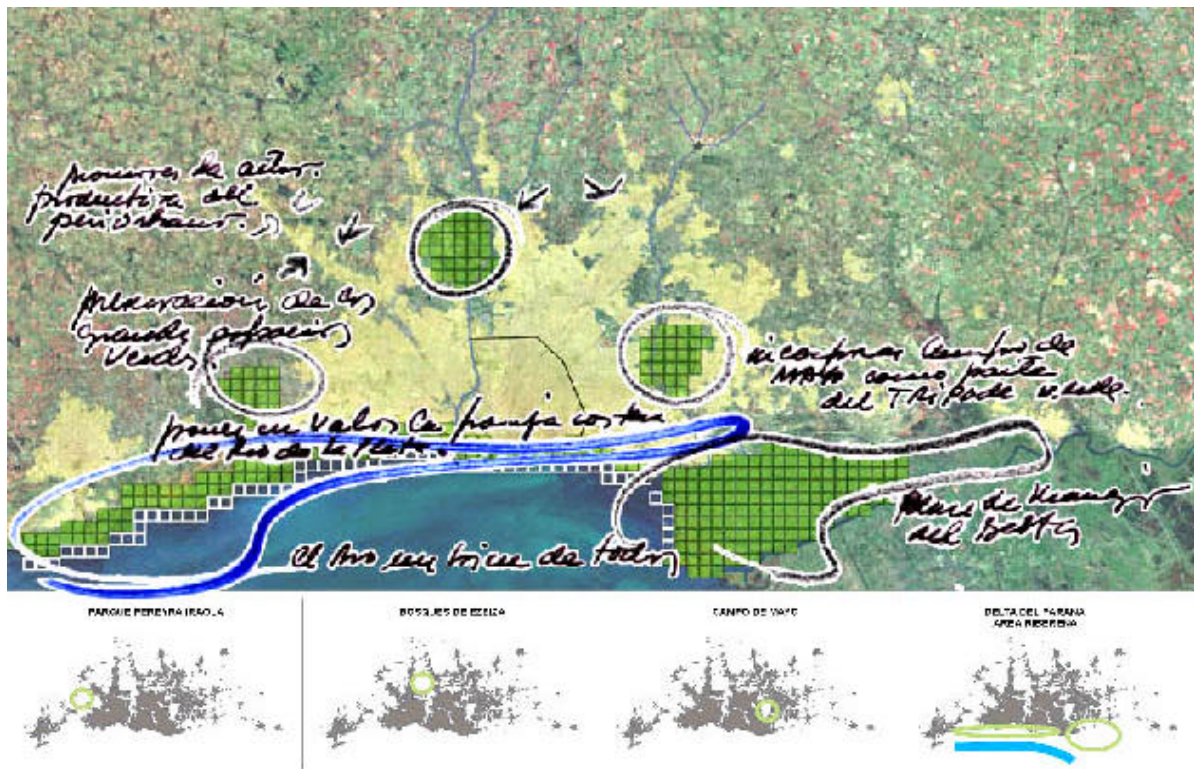
- Introducir la posibilidad del transporte fluvial de cargas, como vinculación entre los puertos de la metrópoli y las probables estaciones de Transferencia de Cargas.
- Alojar un sistema de transporte guiado de alta velocidad que vincule el Aeropuerto de Ezeiza con el centro de la Ciudad y con el Aeroparque Jorge Newbery, en caso de permanecer éste en funciones, y admita la posibilidad de acceder a puntos significativos en su trayecto.

Poner en valor las riberas del río.

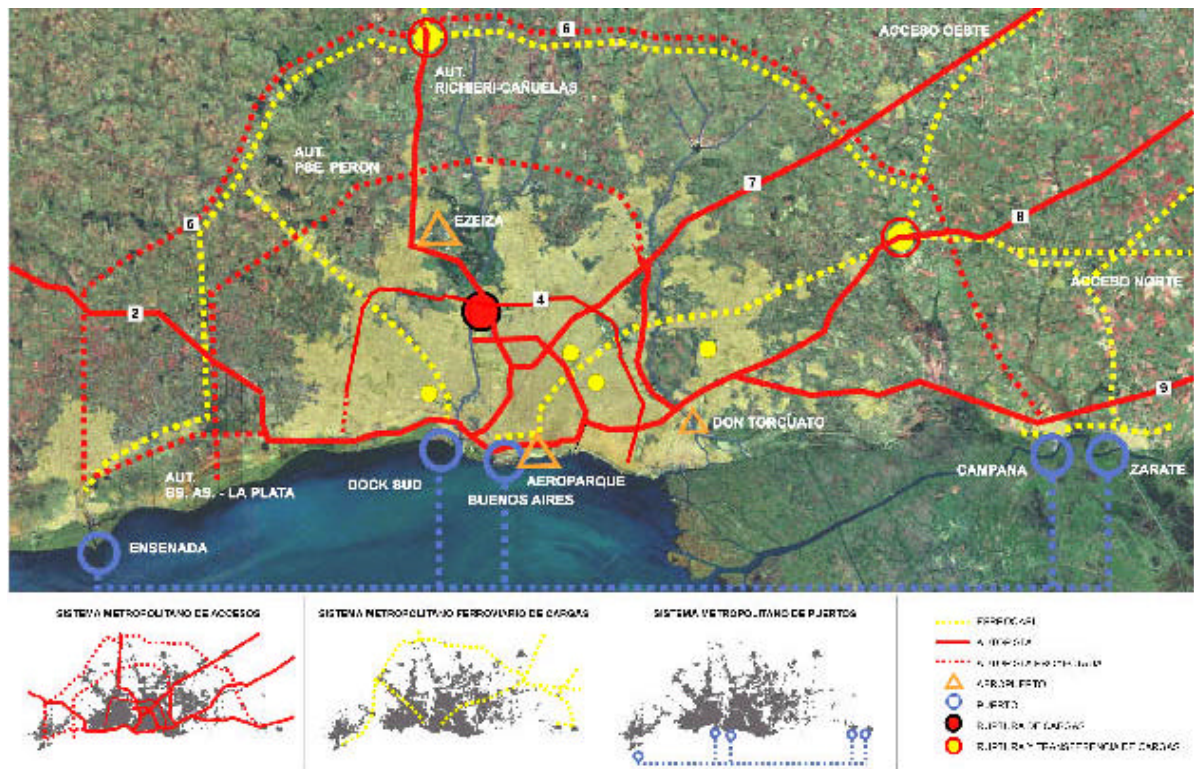
Complementando las propuestas anteriores con:

- La recuperación de asentamientos precarios y barrios degradados aledaños.
- La rehabilitación de áreas industriales obsoletas y parcialmente desocupadas.
- La realización de obras de saneamiento.
- La instalación de espacios recreativos.

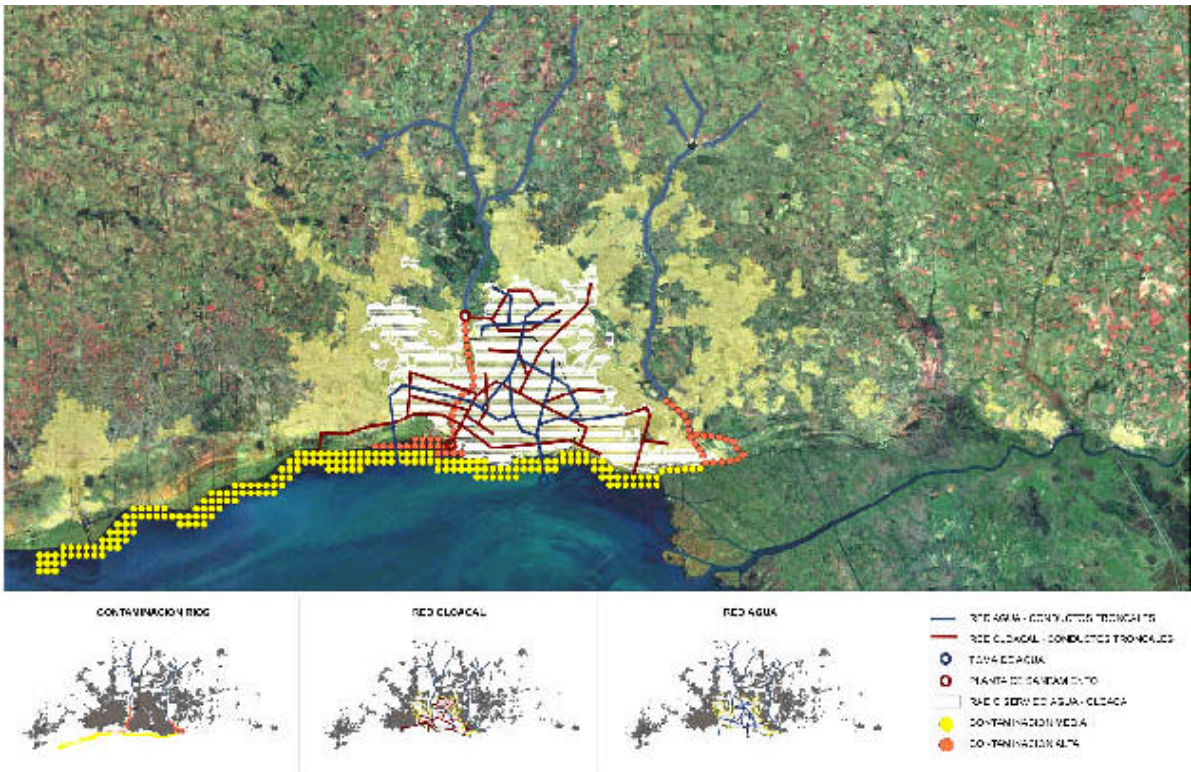
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS



SISTEMA DE MOVILIDAD



SISTEMA AMBIENTAL



LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO



CAPITULO 3. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO.

La definición e implementación de nuevos instrumentos de gestión está basada en lo especificado en la Ley 71, Art.14, que en su punto I, impulsa la: “Creación de nuevos instrumentos de gestión urbano ambiental, tanto de índole interjurisdiccional como de nivel local”.

La implementación del Plan Urbano Ambiental requiere instrumentos específicos que permitan encauzar los procesos de gestión y concretar las transformaciones previstas. El objetivo de estos instrumentos es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo de las mismas con criterios de eficacia y economía de recursos.

Los instrumentos requeridos pueden ser agrupados en tres grandes conjuntos. La formulación de dichos instrumentos en los términos establecidos por la Ley 71 está a cargo de un organismo con misiones y funciones de planificación, gestión y seguimiento, que se presenta en el último punto.

1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

2. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

3. INSTRUMENTOS DE SEGUIMIENTO

4. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Son instrumentos que permiten profundizar los lineamientos propositivos del Plan, a nivel de instancias de mayor detalle y/o que refieren a sectores o a aspectos específicos de la ciudad.

1.1. Plan de Comuna

Son planes referidos al ámbito geográfico de las futuras Comunas de la Ciudad, que suponen la compatibilización de la escala global explicitada en el Plan Urbano Ambiental y la inserción de los diversos proyectos de desarrollo urbanístico como determinantes de su estructuración. Este tipo de planes supone instancias de articulación específica entre los futuros Gobiernos Comunales y sus respectivos Consejos Consultivos.

1.2. Plan Urbano de Detalle

Ciertas áreas requerirán, por su especial particularidad, planes de detalle a escala de cada uno de los predios comprendidos, en el marco de la normativa establecida en el Art. 9.1.2.2. “Plan de detalle” del CPU vigente a la fecha de aprobación del presente Plan.

1.3. Plan Sectorial

En tanto los planes anteriores se refieren a la globalidad de los aspectos que hacen a la calidad urbanística y ambiental existen aspectos temáticos específicos que requieren el desarrollo de Planes Sectoriales que definan las características de su desarrollo para la totalidad de la Ciudad. Se puede señalar como ejemplos los espacios verdes o la infraestructura. Este tipo de planes requerirá la articulación con los distintos espacios de gestión que tienen a su cargo esas temáticas.

2. INSTRUMENTOS DE GESTION

Son instrumentos destinados a facilitar las acciones propuestas por el Plan Urbano Ambiental o los planes particularizados.

2.1. DE PROMOCIÓN

Se refieren al conjunto de instrumentos destinados a facilitar el desarrollo de las operaciones urbanísticas.

2.1.1. Banco de Tierras

El Banco de tierras es un instrumento de promoción del desarrollo urbano establecido por la Ley 71. Tradicionalmente ha sido concebido con el objetivo de disponer de tierras para el desarrollo de los proyectos y acciones derivados de las políticas urbanísticas y ambientales, mediante la adquisición anticipada de predios. En caso de jurisdicciones totalmente urbanizadas, como es el caso de la Ciudad de Buenos Aires, dicha adquisición no debe ser realizada con mucha anticipación. Por el contrario, es recomendable que las adquisiciones se realicen en instancias inmediatamente anteriores a la realización de los emprendimientos.

En dicho sentido, conviene que el Banco de Tierras sea concebido como una operatoria ágil de adquisición de inmuebles, que es necesario identificar y ponderar en tanto elementos estratégicos.

Pueden destacarse los siguientes orígenes de los inmuebles:

Inmuebles Fiscales del Gobierno de la Ciudad.
Inmuebles Fiscales de otras jurisdicciones.
Inmuebles Privados.

2.1.2. Transferencia de capacidad constructiva

Este instrumento tiene vigencia, pero sólo en las Áreas de Preservación Histórica, por medio del denominado Convenio Urbanístico Especial.

2.2. DE GERENCIAMIENTO

Tienen como objetivo general hacer posibles las intervenciones determinadas por el Plan, aplicar el marco y los instrumentos legales vigentes y promover la participación de la comunidad y la iniciativa privada en la gestión urbanística.

Se trata básicamente de formas asociativas y contractuales que deben tener su correlato normativo y de procedimiento, estableciendo claramente las relaciones entre las partes.

2.2.1. Programas de Actuación

La implementación de las propuestas formuladas en el Modelo Territorial debe dar lugar, en el ámbito del Poder Ejecutivo, al desarrollo de un conjunto de Programas de Actuación sobre un determinado recorte territorial o temático, que consideren:

- La articulación de los diversos actores involucrados en el recorte territorial o temático que cada Programa de Actuación involucre.
- La racionalización de la gestión articulando objetivos y estrategias generales con acciones específicas.

2.2.2. Programa Anual de Actuación

Es la programación a desarrollar en cada período del Programa de Actuación según la aprobación presupuestaria anual. Debe ser formulado por el Consejo del Plan en acuerdo con los distintos organismos del GCBA.

2.3. NORMATIVOS

Se denomina instrumentos normativos del PUA a las disposiciones emergentes de los distintos códigos.

En el caso de una ciudad de la complejidad de Buenos Aires, se reconoce como agrupaciones normativas más convenientes a las siguientes:

- 1. Código Urbanístico**
- 2. Código Ambiental**
- 3. Código del Espacio Público**
- 4. Código de la Edificación**
- 5. Código de Habilitaciones y Verificaciones**

2.3.1. Código Urbanístico

Contiene disposiciones sobre las actividades, la morfología urbana y los criterios de división del suelo, establecidos a los efectos de preservar y renovar las estructuras edilicias. Por el momento, exceden el concepto urbanístico propiamente dicho y operan como mecanismo de mantenimiento de las situaciones ambientales deseables y de prevención de las indeseables. En términos generales, corresponde al actualmente denominado CPU.

El Código Urbanístico debe concurrir a dos objetivos principales:

- Conformar un espacio público de calidad, incluyendo dentro de este concepto a sus características ambientales y morfológicas.
- Conformar un tejido edilicio de calidad.

En dicho sentido son significativos los criterios de regulación morfológica y de admisibilidad de usos. Las normas de subdivisión parcelaria, tienen importancia secundaria para el caso de Buenos Aires, dado el amplio grado de consolidación que presenta la Ciudad.

a) Distritos

a1) Diversidad de distritos

Si bien un afán de simplificación puede llevar a definir la menor cantidad de distritos posible, cabe notar que uno de los atributos reconocidos de Buenos Aires es su diversidad. Por ello es deseable que, aun cuando se procure la mayor simplicidad de las normativas, se adopte la premisa de mantener la riqueza que caracteriza a los distintos sectores y barrios, tanto en relación con su diversidad morfológica como en su combinación de usos.

a2) Delimitación de distritos

En términos generales es conveniente prever la delimitación de distritos por ejes de calles, considerando como unidad morfológica a la manzana. Sin embargo, este criterio general puede ser flexibilizado en los casos en que se imponga la importancia de preservar o conformar ciertos ámbitos urbanos como son, por ejemplo, los entornos de plazas, localizaciones con regímenes de protección patrimonial o histórica, o las características de ciertas vías públicas.

b) Morfología Urbana

Los criterios de conformación del tejido urbano deben concurrir simultáneamente a:

- Preservar las características de los sectores y barrios consolidados o en vías de consolidación que se consideren urbanística y ambientalmente apropiados.
- Definir un espacio público de calidad a partir de la caracterización de los distintos sectores y barrios urbanos que integran la ciudad.
- Promover condiciones ambientales deseables en el espacio público y privado.

b1) Tipos de situaciones

A los efectos de definir criterios sobre normativa deben diferenciarse las características de cada zona de la ciudad. En dicho sentido pueden reconocerse tres situaciones:

- *Tejidos consolidados o en vías de consolidación:* en estos casos corresponde la adopción de normas que aseguren el mantenimiento y promoción, respectivamente, de sus características dominantes.
- *Tejidos obsoletos y/o en proceso de renovación:* en estos casos corresponde la definición de Planes que consideren las propuestas generales del Modelo Territorial y la articulación con los tejidos colindantes.
- *Tejidos nuevos:* corresponden a polígonos especiales de desarrollo que resulten de la refuncionalización de áreas urbanas o de grandes predios. En dichos casos, los tejidos deberán definirse a partir de Planes que consideren la propuesta del Modelo Territorial y la articulación con los tejidos colindantes.

b2) Criterios de regulación

Los parámetros FOT (Factor de Ocupación Total) y en algunos casos FOS (Factor de Ocupación del Suelo) formarán parte de la normativa para establecer el carácter y densidad de los distritos y para definir su tejido.

En situaciones de especial valor urbano, como es el caso de avenidas de especial calidad paisajística, podrá exigirse que la altura máxima sea, a su vez, altura obligatoria. En términos generales se debería desalentar la construcción de edificios exentos (torres) en zonas donde es característica la continuidad de las masas edificadas. Podrían admitirse en predios de ancho significativo y si están flanqueados por construcciones existentes y/o posibles edificaciones futuras que sean similares y/o de semiperímetro libre y que abran al espacio lateral que se conforme. Estos criterios de regulación deberán ser analizados en forma específica en aquellos sectores que ameriten un análisis pormenorizado.

En zonas de baja densidad, el centro libre de manzana no resulta ser indispensable para garantizar condiciones adecuadas de asoleamiento y ventilación. Por otra parte, muchos barrios, especialmente los conformados con anterioridad al Código de Edificación de 1944 y que no han tenido procesos de renovación, se han desarrollado según un "tejido carpeta", operando los patios como espacios abiertos de provisión de iluminación y ventilación natural. Por dichas razones es atendible que se admita la continuidad de esta situación en los barrios en los que es predominante.

c) Usos del suelo

Los criterios de admisibilidad de actividades o usos del suelo por zonas o distritos de la ciudad deben tomar en consideración:

- El carácter y, por ende, las distintas funciones previstas para cada una de dichas zonas.
- Las condiciones de compatibilidad de las distintas actividades urbanas que se desarrollen o se ponga a desarrollar en una misma zona.

c.1. Clasificación y caracterización de actividades

La definición de criterios de admisibilidad y coexistencia de actividades por zonas, requiere definir previamente las formas de clasificación, así como los rasgos de funcionamiento que permitan establecer sus condiciones de localización y compatibilidad. Con respecto a la

clasificación de actividades, dada la amplia diversidad de las que se localizan o pueden localizarse en la ciudad, es necesario establecer un número restringido de categorías genéricas (residencia, producción, servicios, etc.) que, además de permitir un primer encuadre de las mismas, sea introductorio de la caracterización que debe pormenorizarla. Con respecto a dicha caracterización, se considera que la misma debe incluir los rasgos que hacen al comportamiento funcional y, por ende, a los efectos urbanísticos y ambientales de cada tipo de actividades.

A tal efecto se considera que los rasgos más significativos son:

- Cantidad de población implicada en la actividad (permanente, transitoria).
- Área de procedencia de dicha población (metropolitana, local, etc.).
- Frecuencia temporal de funcionamiento (permanente, estacional, etc.).
- Frecuencia horaria de funcionamiento (permanente, diurna, nocturna, etc.).
- Formas de accesibilidad de las personas (modos de transporte público o privado)
- Movilidad de bienes, en consideración a los tipos de vías que requerirán (origen, destino, volumen, frecuencia y formas de transporte).
- Requerimientos de suelo, con inclusión de las previsiones para estacionamiento y operaciones de carga y descarga en el predio (rangos de superficie).
- Requerimientos de calidad ambiental (sensibilidad a las perturbaciones).
- Generación de perturbaciones ambientales (ruidos, vibraciones, emisiones, etc.).

La caracterización resultante dará lugar a un Nomenclador Único de Actividades que, a los efectos de simplificar y dar transparencia a las tramitaciones, deberá ser común a los Códigos previstos. La caracterización precedente deberá revisarse periódicamente dada la rapidez e intensidad de los cambios tecnológicos y de requerimientos de personal de las actividades urbanas. La debida caracterización de las actividades urbanas a partir de los rasgos detallados y la consiguiente definición de criterios de admisibilidad según sectores, zonas o distritos urbanos, implica una deseable articulación de criterios urbanísticos y ambientales.

c.2. Dinámica de las actividades

En el caso de Áreas de Desarrollo Prioritario originadas por la refuncionalización de áreas vacantes o la renovación de áreas obsoletas, es posible una definición precisa de los usos a admitir e, inclusive, de la presencia relativa de cada uno de ellos. Esta no es la situación de la mayor parte de la ciudad donde se presentan zonas con usos ya instalados, con diversos grados de dinámica y compatibilidad, y en las que se originan demandas o propuestas de instalar nuevos usos.

Una primera caracterización de las situaciones que se presentan permite reconocer los siguientes tipos de casos:

- Zonas que presentan usos activos y sin mayores procesos de cambio.
- Zonas con procesos de transformación que no implican degradación.
- Zonas que registran abandono de usos y procesos de degradación.

Las situaciones que se desprenden indican la necesidad de observar diversos criterios genéricos:

- Evitar la creación de áreas con un alto nivel de especialización, salvo que las mismas estén fundadamente justificadas.
- Realizar un seguimiento de los cambios que se van produciendo en la dinámica urbana de usos de suelo.

c.3. Criterios de regulación

En consideración a los contenidos anteriormente expuestos, se torna evidente que regular los usos del suelo requiere el desarrollo de patrones de combinación de usos e intensidades que den respuesta a la complejidad urbana en condiciones de calidad funcional y ambiental. Con respecto al otorgamiento de permisos de construcción, más allá de los criterios de admisibilidad generales que se establezcan por distrito, deberán

considerarse situaciones particulares. Por ejemplo, en las zonas en que las dotaciones de servicios básicos presenten situaciones de déficit, el otorgamiento de permisos para la construcción de emprendimientos que eleven significativamente la demanda de los servicios deficitarios, debería estar condicionado a la certificación de que las empresas prestadoras podrán cubrirlos sin alterar la situación del entorno.

Subdivisión del suelo

Las normas de subdivisión del suelo deben responder a las propuestas generales del Modelo Territorial y a los criterios antes expuestos con respecto a la Morfología Urbana y al Uso del Suelo.

Flexibilidad de las normas urbanísticas

En tanto la ciudad es un organismo complejo y dinámico, resulta altamente improbable que las normas de un Código contemplen todas las alternativas de desarrollo que puedan presentarse. A ello se agrega la imposibilidad de prever en su integridad los procesos de cambio que se puedan producir.

En tal sentido es necesario prever dos niveles de flexibilidad para las normas de un Código Urbanístico:

- La primera de ellas es la necesidad de su periódica revisión y ajuste.
- La segunda es la necesidad de crear diferentes espacios de consideración de las alternativas que puedan presentarse a las autoridades del GCBA y que escapen a las prescripciones contenidas en él.

En caso que resulte necesario modificar las normas, se requerirá autorización por ley de la Legislatura, previa la emisión de opinión fundamentada del Ejecutivo a través de informes de la Autoridad de Aplicación y del CoPUA, considerando las instancias previstas para la información y presentación de alegaciones de alcance urbano o vecinal (C.G.P. o futuras Comunas), según el tipo de propuesta.

2.3.2. Código Ambiental

Es el conjunto de disposiciones que regulan la calidad ambiental del medio en relación con la preservación de su capacidad sustentante, fijan límites a las acciones modificadoras y procuran la resolución o morigeración de situaciones indeseables existentes. Debe contener los mapas de riesgo ambiental.

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con instrumentos legales para la prevención de la contaminación; en especial el Código de Prevención de la Contaminación Ambiental, la Ley 123 que determina el procedimiento técnico-administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental y la Ley 154 que regula la gestión de los residuos patogénicos. Es evidente que las nuevas atribuciones, los renovados perfiles de gestión y las limitaciones de los instrumentos existentes plantean la necesidad de revisar el conjunto de elementos de regulación y legislación ambiental.

Debe considerarse como características deseables del marco normativo a los siguientes criterios:

- Propiciar ajustes y nuevas formas normativas que consideren las condiciones actuales. Las normas deben ser sencillas y de fácil aplicación.
- Establecer valores de los niveles admisibles y estándares de factores ambientales (agua, aire, suelo, etc.).
- Discriminar estos parámetros según la caracterización de los distritos y barrios. No es igual un área residencial que un área industrial, por lo tanto pueden fijarse parámetros más permisivos en estos últimos con respecto a aspectos que ocasionan molestias, como es el caso del ruido; pero no para los factores de riesgo, que deben ser uniformes para toda la ciudad.

- Considerar la posible adopción de normas desarrolladas por instituciones de reconocida trayectoria, en los casos en que las mismas cumplimenten los criterios anteriormente explicitados.

El Código Ambiental debe ser desarrollado en consonancia con nuevas formas de gestión que resulten más eficaces para el logro de los objetivos de calidad ambiental perseguidos.

En dicho sentido pueden reseñarse los siguientes criterios:

- La promoción de medidas de estímulo y disuasión (reducciones impositivas, internalización del costo ambiental, etc.).
- El desarrollo de instrumentos de concertación, además de los de estricta regulación, pues el compromiso resulta en general más sólido que la obligación impuesta.
- La implementación de mecanismos de negociación. Complementariamente con la capacidad de control y coacción, ante situaciones puntuales de conflicto se debe tener presentes herramientas para la conciliación, tales como distintos tipos de mediación y arbitraje.
- La puesta en práctica de acciones ambientales sustentables. El marco normativo debe acompañarse con la implementación de los sistemas que permitan a las empresas o particulares incorporarse con facilidad a la legalidad, brindando o acercando en lo posible los medios para el cumplimiento (por ejemplo: residuos reutilizables, recolección y disposición final de los residuos tóxicos, etc.).

2.3.3. Código del Espacio Público

Es el conjunto de disposiciones referentes a la morfología, los componentes, las actividades y las formas de uso de los espacios públicos de acceso irrestricto o amplio, tales como las vías públicas y los espacios abiertos. Al igual que el Código Urbanístico, sus disposiciones deben concurrir a la preservación e incremento de las situaciones urbanas y ambientales deseables y a la prevención de las consideradas indeseables. Las disposiciones que actualmente lo regulan están contenidas parcialmente en el actual CPU y en un extenso y fragmentario número de disposiciones.

Una adecuada normativa urbanística concurre a la conformación del espacio público al definir asignaciones de manzanas o parcelas para uso público (parques, plazas, plazoletas, etc.), así como la afectación para uso peatonal y/o vehicular de las vías públicas. El espacio público está conformado por una larga lista de los componentes e instalaciones que contiene, así como por las actividades que en él se desarrollan. En tanto el objetivo perseguido es la conformación de un espacio público seguro, eficiente y de calidad ambiental, la ocupación abusiva, la polución visual y el pobre diseño y calidad de sus componentes son las situaciones más habituales que atentan contra dichos objetivos. Estas situaciones devienen de un cúmulo de circunstancias entre las que pueden mencionarse a la insuficiencia normativa y al bajo nivel de control que se ejerce, lo que conlleva al escaso cumplimiento de las normas actualmente vigentes.

En cuanto a los aspectos del espacio público que deben ser considerados puede realizarse la siguiente enumeración de componentes, instalaciones fijas o móviles y de actividades permanentes o transitorias que en él se desarrollan.

En primer término, lo que comúnmente se entiende por mobiliario urbano, por ejemplo:

- Puestos de venta de diarios y flores.
- Refugios para la espera de vehículos de transporte público.
- Elementos de publicidad vinculados a los edificios (marquesinas, cartelería, etc.).
- Soportes de cartelería publicitaria.
- Cartelería de señalización.

A ello se agrega:

- Solado de las aceras y calzadas.
- Forestación y canteros parquizados.
- Instalaciones de las empresas de suministro de servicios (Superficiales, subterráneas y aéreas).
- Artefactos de iluminación.
- Ocupación transitoria por expansión de locales gastronómicos y comerciales.
- Ocupación por vendedores ambulantes.
- Emisión sonora de música o propaganda.

Frente a esta diversidad de cuestiones y para procurar la consecución de los objetivos planteados, el Código del Espacio Público debe contemplar los siguientes criterios básicos:

- Considerar al espacio público como una unidad en la cual todos y cada uno de los elementos que lo integran deben preverse simultáneamente para concurrir a la calidad del conjunto.
- Considerar al espacio público como una unidad funcional en la cual deben observarse criterios de compatibilidad entre las actividades que en él se desarrollan.

Ambos criterios no implican una homogeneidad de los distintos sectores de la ciudad. Por el contrario, deben definirse distintos criterios de diseño y de funcionalidad en relación con el carácter de cada zona, sector o barrio. En dicho sentido es necesario diferenciar estos criterios según se trate, por ejemplo, de áreas comerciales, según su distinta intensidad; de áreas residenciales, de acuerdo con sus diversas características y densidades; de zonas de preservación patrimonial; de áreas de equipamiento específico; etc.

Con respecto al control, se considera que la mejor y más fácil gestión debería tender a ser ejercida desde los ámbitos más inmediatos (con primacía, desde los futuros ámbitos comunales) y por el menor número posible de responsables (es importante ir tendiendo a crear la figura del "inspector único" en contraposición a la situación actual, en la cual dicha función se subdivide en diversos y múltiples responsables).

2.3.4. Código de Edificación

En tanto el Código de Edificación tiene por objetivo garantizar la seguridad y calidad ambiental de los espacios privados, sus disposiciones deben estar en consonancia y complementar los criterios contenidos en los Códigos Ambiental y Urbanístico.

Puede mencionarse al respecto, entre otras normas, las referidas a: dimensiones mínimas de los ambientes, dimensiones mínimas de los vanos de iluminación y ventilación, control de las molestias a terceros, seguridad, salubridad, accesibilidad, posibilidades de tratamiento de las superficies descubiertas que favorezcan la absorción, etc.

Asimismo, indica las normas técnicas de referencia a las que se deberá ajustar las obras y actividades.

Puede señalarse como criterio general, la utilización del mismo Nomenclador de Actividades que se use en los otros Códigos para facilitar su aplicación y evitar las confusiones que pueden causar interpretaciones subjetivas.

Por otra parte, si bien la mayoría de las condiciones técnicas que hacen a la seguridad y calidad deben abarcar a todo el universo de las construcciones, en algunos casos también es necesario que, aquellas normas que no afecten la seguridad e integridad de las personas, consideren situaciones específicas. Puede mencionarse como ejemplos prototípicos: los distritos U 31 donde, para que sus habitantes accedan al título de

propiedad, se debe reconocer como punto de partida las situaciones de hecho en que se encuentran sus construcciones, y los de preservación patrimonial en los cuales, al realizarse reciclajes de edificios, pueden producirse modificaciones que concurren a su preservación y mejor utilidad funcional, sin que necesariamente se alcance a cumplir plenamente las normas generales referidas a usos admisibles, tejido y habitabilidad.

2.3.5. CÓDIGO DE HABILITACIONES Y VERIFICACIONES

La normativa establecida en este código debe guardar estricta consonancia con las disposiciones contenidas en los Códigos antes tratados.

Puede reseñarse como criterios generales:

- La utilización del mismo Nomenclador de Actividades que se use en los otros Códigos para facilitar su aplicación y evitar las confusiones que pueden causar interpretaciones subjetivas.
- La cuidadosa consideración de la duración temporal de las habilitaciones que se otorgue. En dicho sentido se debería diferenciar las habilitaciones que podrán ser permanentes, a otorgar en zonas de destino y carácter totalmente definido, de las que deberían ser limitadas o provisorias, a otorgar en zonas que estén sujetas a procesos de renovación o con respecto a actividades que estén sujetas a procesos de ajuste de sus requerimientos de funcionamiento en razón de las perturbaciones ambientales que puedan ocasionar.
- La clara estipulación de que las verificaciones que se realicen deberán considerar no sólo la permanencia genérica de la actividad habilitada, sino la continuidad de los rasgos a partir de los cuales se la ha encuadrado y habilitado.

2.4. SISTEMA DE PARTICIPACIÓN

Las modalidades propuestas se ajustan a aquellas establecidas por la Constitución y por la Ley 71 en sus arts. 5, 6 y 7, y su objetivo es establecer mecanismos operativos, que promuevan y faciliten las formas de participación en los procesos de planificación y gestión urbana y ambiental acordes con sus escalas.

2.4.1. Audiencias Públicas

La Audiencia Pública instituida por el Artículo 89 de la Constitución resulta una indudable garantía de participación ciudadana para las propuestas legislativas de índole urbanística y ambiental.

El perfeccionamiento de las leyes que las reglamentan debería considerar los siguientes aspectos:

- Mejorar la difusión de las convocatorias así como la información sobre los temas a tratar.
- Establecer comisiones mixtas (Ejecutivo - Legislatura) encargadas de realizar el informe de la Audiencia.
- Precisar tipos de Audiencia en relación con las incumbencias de las futuras Comunas, para aquellas cuestiones de interés local.

2.4.2. Encuestas Públicas

En tanto las Audiencias Públicas resultan operativas para las instancias de aprobación legislativa, las cuestiones urbano-ambientales requieren también de mecanismos de

consulta más flexibles a los efectos de convalidar los resultados parciales de los procesos de planificación.

Por ello se considera apropiado recurrir a un sistema de Encuesta Pública consistente en la exposición de dichos resultados y en la recepción de opiniones acerca de los mismos.

Un detalle del mecanismo propuesto señala las siguientes características:

La oportunidad de convocatoria debe ser en las instancias en que las propuestas en elaboración tuviesen un grado de desarrollo que pueda dar lugar a la formulación fundada de opiniones. La escala de la convocatoria debe estar en relación con la incidencia de la propuesta, o sea que podría ser para la Ciudad en su totalidad, para una o varias Comunas. La exposición de los resultados debe realizarse a través de materiales audiovisuales de máxima claridad, tal que puedan ser comprendidos por la mayor parte de la población convocada. La exposición de dichos materiales debe ser acompañada por la presencia de expertos que pudieran dar respuesta a las principales dudas que surgiesen. La exposición debe realizarse en lugares de fácil concurrencia y durante plazos de aproximadamente un mes. Las opiniones deben ser formuladas por escrito, garantizándose la llegada de las mismas a los responsables de los materiales expuestos. Dichas observaciones deben ser contestadas a cada uno de los opinantes, también por escrito y en un plazo máximo de un mes.

En caso de resultar conveniente, una vez concluido el plazo de contestaciones, se podría realizar una convocatoria amplia para comentar global y conjuntamente las cuestiones surgidas en el proceso.

2.4.3. Grupos de Trabajo

En tanto las Audiencias Públicas concurren a la participación para la aprobación de las leyes y las consultas para la formulación de opiniones sobre resultados parciales o finales de procesos de planificación, es conveniente la creación de una forma de participación que acompañe la formulación de los procesos de planificación y gestión. La reciente constitución y actual funcionamiento del Grupo Multiactoral del Corredor Oeste es una experiencia de sumo interés que puede ser expandida para cada uno de los Programas de Actuación previstos por el Plan Urbano Ambiental. La constitución de estos Grupos de Trabajo facilita la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencias, ideas y opiniones respecto de las cuestiones comprendidas por cada uno de los Programas. Dichos grupos pueden asumir, según el grado de avance alcanzado, tareas referidas a la identificación de temas, al análisis de problemas, a la búsqueda de información, a la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones.

2.4.4. Información

El tema de la debida información adquiere dos dimensiones distintas que se derivan de las oportunidades en que debe ser ejercida. Una, de carácter periódico, se refiere a todas las formas de participación reseñadas anteriormente, las cuales deben estar sostenidas por el carácter público que se debe dar a toda la información que resulte específica de las cuestiones que se traten en las mismas. La otra, de orden permanente, se refiere al carácter público que debe tener toda la información referida a la gestión urbano-ambiental, que comprende tanto la información producida por el Consejo del Plan como aquella producida por terceros que obre en las dependencias del Consejo.

2.4.5. Difusión

Una adecuada difusión, además de constituir un primer nivel de información, constituye la manera más eficaz de promover la conciencia sobre las temáticas urbano-ambientales y, como consecuencia, la participación ciudadana. Dicha difusión debe apoyarse en la producción y circulación de materiales de distintos niveles de complejidad y dirigidos a diferentes ámbitos de recepción. Puede comprender acciones de muy diverso tipo tales como campañas de difusión masiva (radiofónica, televisiva, mural), elaboración y circulación de materiales didácticos, publicación de informes anuales de gestión, mensajes por correo electrónico o mantenimiento actualizado de una página de información en red satelital.

3. INSTRUMENTOS DE SEGUIMIENTO

3.1. MONITOREO DE LOS CURSOS DE ACCIÓN

Los cursos de acción están representados, en principio, por los Programas de Actuación. Pero, más allá de estos Programas, también constituyen cursos de acción el conjunto de actividades que se lleven a cabo a través del desarrollo de gestiones o de la elaboración de instrumentos que deben ser controlados, en función de la fijación de metas temporales de orden cuanti y cualitativo, que deben establecerse en la programación de cada uno de los mismos.

De acuerdo con las anteriores postulaciones, se presentan dos instancias distintas e interrelacionadas de monitoreo de los cursos de acción:

- Una, debe ser ejecutada en relación con las etapas previstas en los mismos.
- Otra, relativa al conjunto de los cursos de acción.

Cabe destacar que el monitoreo de los cursos de acción o de los Programas de Actuación específicos, permite realizar en forma simultánea la evaluación de los instrumentos de planificación y gestión a través de los cuales se desarrollan. De tal manera puede juzgarse la pertinencia de los tipos de planes ejecutados, de los criterios de delimitación de las áreas de actuación, de la eficacia de los instrumentos normativos, tributarios, de promoción y de gerenciamiento. A la luz de los resultados de dichas evaluaciones, se podrá perfeccionar dicho instrumental para que su aplicación se torne más eficiente, ya sea en los mismos cursos de acción, si se está a tiempo, o en los cursos de acción que se vayan desarrollando en el futuro.

3.2. MONITOREO GENERAL DE RESULTADOS

El monitoreo general de los resultados de la gestión urbanística y ambiental, en general, y de los resultados del Plan en particular, debe ser realizado a partir del uso de indicadores de sostenibilidad que reflejen el estado y la variación de aspectos significativos de la calidad ambiental y el beneficio social alcanzado. Dadas sus diferencias es conveniente trabajar con indicadores globales e indicadores desagregados por sectores o Comunas.

El monitoreo es también una oportunidad para la difusión, la concientización sobre la temática urbano-ambiental y la participación ciudadana. Sus resultados deben ser cotejados con las metas que se hayan establecido y, de tal manera, concurrir a la redefinición de los cursos de acción o de prioridades.

4. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL DE PLANIFICACIÓN, GESTION Y SEGUIMIENTO

En un todo de acuerdo con el artículo 1 de la Ley 71, los roles a desempeñar por el CoPUA surgen de la concepción que se asume respecto de la interrelación entre la planificación y la gestión urbana ambiental y deben aunar:

- Planificación, en especial de todas las cuestiones y temáticas que profundicen y pormenoricen las estrategias del Plan Urbano Ambiental formulado.
- Coordinación, en especial con los ámbitos de gestión del Ejecutivo y con la Legislatura.

Los roles de planificación y coordinación se manifiestan en muchas de las funciones que se prevén para la próxima etapa. Pueden destacarse al respecto:

- La elaboración de Planes de Detalle, referidos a áreas urbanas específicas.
- La elaboración de Planes Sectoriales, en coordinación con las reparticiones responsables de las temáticas implicadas.
- La elaboración de planes de Integración Metropolitana, en coordinación con los municipios linderos del Gran Buenos Aires, el Gobierno Provincial y el Gobierno Nacional.
- La elaboración de propuestas sobre los importantes espacios de dominio del Estado Nacional localizados en la ciudad, en coordinación con los respectivos organismos federales.
- La formulación y puesta en marcha de Programas de Actuación sobre cualesquiera de las cuestiones anteriores, en coordinación con las instituciones que correspondan en cada caso.
- La verificación de los lineamientos del Plan Urbano Ambiental con los cursos de acción desarrollados por los ámbitos de gestión.
- La preparación de los elementos de base para realizar ajustes del Plan o para efectuar la revisión periódica establecida por Ley.

Un segundo grupo de funciones que surge de las previsiones de la Ley 71 y concurren al sostén logístico de todas las funciones anteriores. Se puede destacar al respecto:

- El seguimiento y monitoreo del Plan, así como su permanente revisión, continuación y actualización.
- La elaboración de los instrumentos normativos y de gestión que del mismo se desprendan como necesarios.
- La recopilación, generación, sistematización y puesta a disposición de toda la comunidad de estudios de base y de información estadística, legislativa y cartográfica referida a la ciudad y a su área metropolitana.
- El desarrollo de un Sistema de Información Geográfica que, a partir del Registro Único de Inmuebles especificado en el CPU, abarque todas las áreas de información social, edilicia, productiva, etc., y otorgue un sustento informático-cartográfico a sus tareas.
- La organización y desarrollo de actividades participativas que permitan recoger las expectativas, opiniones y propuestas de los diversos sectores y organizaciones de la comunidad.
- El diseño y realización de acciones informativas que provean a la difusión de las actividades de planificación y gestión urbano ambiental, así como a la concientización sobre su incidencia en la calidad de vida.