

JURISDICCION

30

MINISTERIO DE  
DESARROLLO URBANO

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

#### **Jurisdicción: 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

Las acciones de este Ministerio se orientan a transformar a Buenos Aires en una Ciudad vivible, donde la medida del espacio público sea el ciudadano. Una ciudad que se pueda disfrutar, con ciudadanos orgullosos de su ciudad y de su gobierno.

Este objetivo se logrará a través del marco conceptual del Plan Urbano Ambiental, la ley que orienta la acción del planeamiento territorial en términos del equilibrio y el desarrollo urbano. Tanto en su aspecto de la obra pública como en la actividad privada, es decir integrando lo público con lo privado. Esta ley integral, está fundada en el concepto de desarrollo sostenible.

Las políticas urbanas referidas al espacio público deben orientarse hacia el logro de un desarrollo sostenible en lo social, en lo económico, en lo cultural y en lo jurídico, con acciones que consolidan el concepto de medir el espacio público en términos de escala humana.

Desde este Ministerio consideramos que cada tarea de planificación urbana será la respuesta a problemas específicos de nuestra ciudad. Atendiendo a dichos problemas es que se estableció como objetivo general el de promover la recuperación y el desarrollo equilibrado y equitativo del espacio urbano y el bienestar de los vecinos de Buenos Aires.

A la hora de planificar y ejecutar nuestra política de Desarrollo Urbano a partir del enfoque conceptual, llevaremos adelante nuestra tarea con el fin de:

- o Desarrollar el espacio público multiplicando su cantidad y calidad
- o Ejecución de las obras hidráulicas necesarias para la prevención de inundaciones.
- o Terminar con el abandono estructural que afecta a la zona sur a través de un Plan Integral y acciones de inducción basadas en la incorporación de patrimonio urbano desde el accionar gubernamental.
- o Generar usos alternativos positivos para la Ciudad en los vacíos urbanos, dialogando y buscando los consensos necesarios para ello, con el propósito firme de lograr acciones concretas.
- o Mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de la Ciudad a través de la extensión de la red de subtes, las mejoras en el transporte público de pasajeros y la red de tránsito.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

o Colaborar para mejorar la calidad y el aprovechamiento de los bienes inmobiliarios, con cada responsable de estos bienes del Estado en la Ciudad, ofreciendo la capacidad técnica de este ministerio a tal fin (escuelas, hospitales, centros culturales y edificios administrativos).

Jerarquizar la política de cuidado ambiental en el diseño y ejecución de cada programa y obra de nuestro Plan de Gobierno.

#### **EJES DE ACCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INVERSIONES 2009**

##### **Programa de Mitigación de Inundaciones (Plan Hidráulico)**

En algunos de los sectores más vulnerables de la Ciudad, lluvias superiores a 20 mm en una hora de duración producen grandes daños y atenta contra la vida de las personas.

El Plan Integral Hidráulico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) considera tanto aspectos relacionados con la cantidad (ej. excesos y falta de agua) como con la calidad (ej. problemas de contaminación) de agua que afectan el bienestar de los vecinos de la ciudad y desarrolla una serie de estrategias, conformadas por medidas estructurales (obras) y no estructurales (programas), con el fin prevenir impactos negativos y mejorar el uso y la disponibilidad del agua.

Dentro de este marco, se continuará con el conjunto de obras que se han incluido en el Plan de Mitigación de las Inundaciones para su inicio en el año 2008.

Ellas son:

§ Obra: Túneles Aliviadores del Emisario Principal del Arroyo Maldonado y Obras Complementarias

§ Obra: Readecuación del Emisario Principal de la Cuenca C perteneciente a la Cuenca Boca-Barracas

§ Obra: Canales Aliviadores de la Cuenca del Arroyo Erézcano

§ Obra: Canales Aliviadores de la Cuenca Ochoa

§ Programa: Ampliación de la Red Pluvial en la Ciudad de Buenos Aires

Estas obras, que fueron identificadas como necesarias para reducir el impacto de las inundaciones en el Plan de Prevención de Inundaciones (PPI) que se

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

definió hacia el 2004, representan un beneficio directo o indirecto para más de un millón de habitantes de la Ciudad de Buenos Aires. En conjunto representan la puesta en marcha de un inversión del orden del setenta por ciento (73,41%) de la inversión estimada en las obras analizadas en el PPI.

Está previsto realizar el proyecto ejecutivo de otras obras significativas también identificadas en el PPI, tales como los canales aliviadores de los Arroyos Vega y Medrano, la cuenca Cildañez, las cuencas Larrazabal y Escalada, y las cuencas Radio Antiquo, Ugarteche y restantes componentes de la cuenca Boca-Barracas. Esto permitirá en los años próximos dar comienzo a las restantes obras necesarias para la reducción del impacto de las inundaciones en nuestra ciudad.

Por último, se definirán otros componentes del Plan Integral Hidráulico de la CABA orientados a contrarrestar el efecto de las sudestadas, contribuir al saneamiento del Riachuelo, desarrollar un sistema de alerta meteorológico de las inundaciones, implementar un programa de depresión de las napas freáticas en la ciudad y mejorar la calidad de las aguas en superficie y subterráneas.

En la actualidad, la red de drenaje de la ciudad de Buenos Aires es insuficiente para la correcta captación y conducción de las aguas pluviales, razón por la cual cuando se producen importantes lluvias y tormentas, causan anegamientos en diferentes sectores de la ciudad. Se trata de un proyecto cuyos beneficiarios directos son los habitantes de toda la ciudad.

#### Alcance del problema

§ La afectación es significativa y extensiva alcanzando a un 25 % del área de la ciudad para un evento de 10 años de recurrencia.

§ Aproximadamente un 70 % de la afectación se concentra en las cuencas de los arroyos Maldonado, Vega y Medrano.

§ Desde el punto de vista social es muy significativo el alcance que tienen las inundaciones en el Sur de la ciudad.

§ Población residente afectada: 350.000 y 1.000.000 de habitantes, para un evento de 2 y 10 años de recurrencia respectivamente.

§ Superficie inundada: 2.200 ha y 7.500 ha.

§ Viviendas afectadas: 125.000 y 375.000. Comercios e industrias afectados: 7.500 y 28.000

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Túneles aliviadores del emisario principal del Arroyo Maldonado y obras complementarias

Las obras consisten en la ejecución de dos túneles de 6,90 m de diámetro interno cada uno y sus obras particulares conexas, destinados al transporte de los excedentes pluviales del Emisario Principal de la cuenca del Arroyo Maldonado en la ciudad de Buenos Aires. Los mismos se realizarán utilizando dos máquinas tuneladoras.

#### **Beneficios**

Los beneficiarios directos de este proyecto, es decir la población que habita áreas que hoy se inundan, alcanza aproximadamente a 266.491 personas. Los beneficiarios indirectos se reflejarán en toda la cuenca y prácticamente en toda la Ciudad de Buenos Aires.

#### **Cuantificaciones**

Considerando el módulo promedio de habitantes por vivienda de 2.87 personas, en la cuenca del arroyo, puede estimarse que la cantidad de viviendas beneficiarias de manera directa ascendería a un total de 92.854, de las cuales el 3% serían de calidad muy deficiente, es decir aproximadamente 2785 viviendas.

Asimismo, según información de la unidad de Sistemas de Información Geográfica del GCBA, puede decirse que se verán beneficiadas el 27 % de las parcelas urbanas de la cuenca (36.035).

Estas cifras permiten verificar la importancia de la realización de las obras para un importante grupo poblacional de la ciudad que se localiza en la cuenca y las actividades económicas y sociales que allí también se localizan.

#### **Canales aliviadores de La Cuenca Del Arroyo Erézcano**

Las obras proyectadas para el ramal Erézcano contemplan el incremento de la capacidad de conducción general del sistema mediante la construcción de un nuevo ramal que desembocaría en el Riachuelo ubicado bajo la calle Agustín de Vedia.

Además se refuerza el secundario Centenera que desagua en la intersección de A. M. Janer y Mon, donde se conecta a una cámara distribuidora del nuevo conducto proyectado del ramal Agustín de Vedia.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

#### Obras

Consisten en la construcción dos ramales, el Ramal Centenera y el Ramal Agustín de Vedia.

La implantación del conducto aliviador en sus dos ramales requiere la inclusión de nuevos sumideros y de la modificación de los nexos en sumideros existentes de modo que permitan el desagüe de los caudales de escurrimiento superficial por cordón cuneta y su ingreso a los conductos.

#### Beneficios

Los beneficiarios directos son los habitantes de las zonas más anegables, mientras que los beneficiarios indirectos serán los habitantes de toda la cuenca.

#### Readecuación del emisario principal de la Cuenca "C"

El proyecto, que es uno de los encomendados al CAI (Centro Argentinos de Ingenieros) alrededor del año 1995 sobre el control de inundaciones en la Boca-Barracas, consiste en un sistema de colectores pluviales costeros que conducen las aguas a 7 estaciones de bombeo, además de la elevación (para generar un cierre hidráulico a otro nivel) y readecuación de los muelles existentes, y el tratamiento de los sistemas pluviales de algunas cuencas del sector, entre ellas la cuenca "C".

#### Obras

Se realizará la construcción de un nuevo emisario principal y tres sistemas secundarios que conduzcan los excedentes hídricos a la estación de bombeo N° 1 del sistema de control de inundaciones del complejo Boca-Barracas.

#### Beneficios

De este modo, se logrará evitar los anegamientos, en particular en el sector de la calle Necochea comprendida entre las calles 20 de Septiembre y Py Margal, y mejorar la red pluvial de la cuenca. Además, por producir interferencias a lo largo de la traza de la obra, se relocalizarán las colectoras cloacales domiciliarias y por lo tanto también se mejorará indirectamente esa red.

#### Intervenciones en el Espacio Público

#### Rediseño de Espacios Urbanos Peatonal y Vehiculares

Los lineamientos a desarrollar durante el año 2009 hacen énfasis en el avance hacia la construcción de una ciudad más sustentable tomando como objetivo

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

principal mejorar la calidad de vida de los habitantes, a partir de la intervención sobre espacios públicos a escala de la ciudad y privilegiando a las áreas verdes.

En este marco conceptual se desarrollan los siguientes ejes de acción:

1. Programa Espacios Verdes
2. Programa De Acupuntura Urbana
3. Proyectos Urbanos De Escala
4. Proyectos De Puesta En Valor De Espacios Significativos De La Ciudad
5. Estudios Obras De Ingeniería
6. Parque Cívico
7. Sustentabilidad Urbana Y Edilicia
8. Planeamiento Participativo

Descripción de programas, proyectos y obras

En el marco de un desarrollo sustentable para la ciudad, se debe intervenir teniendo en cuenta los altos niveles de complejidad que implican la interacción de aspectos sociales, económicos y ambientales, entre otros. Esta mirada multidimensional exige el desarrollo de diversos ejes conceptuales a partir de los cuales se basan las decisiones de intervención sobre el territorio.

En este sentido, la propuesta a desarrollar durante el año 2009 se fundamenta desde la generación de una trama de espacios públicos a escala de la ciudad y dentro de estos privilegiar a las áreas verdes, a fin de lograr un mayor equilibrio entre masa construida y masa verde para mejorar las actuales condiciones ambientales de la ciudad producto del desordenado crecimiento de la edificación y su consecuente incidencia en la calidad ambiental del espacio público.

La intervención sobre el espacio público de la Ciudad, permite desplegar rápidamente un impacto positivo en cada barrio en que se realiza una obra, y en la sumatoria y a articulación de ellas generar un efecto beneficioso para todos los habitantes de la metrópolis.

El manejo ambiental de la ciudad debe orientarse a favorecer áreas de mayor densidad, evitando el crecimiento vegetativo de la urbanización extendiéndose sobre el ambiente natural y recuperando así el espacio público perdido. Dada esta premisa es imperativo el crecer en espacio público y principalmente verde - aún sobre el espacio privado- en la búsqueda de recomponer la relación saludable entre superficie construida y superficie verde que establecen

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

los estándares de nivel internacional como estrategia para el desarrollo sustentable de las ciudades.

En este esquema se despliegan tres estrategias diferenciadas:

- Grandes Vacíos - Nodos a escala de la ciudad: Intervención sobre grandes espacios públicos que abarcan desde la consolidación de grandes parques existentes hasta el aprovechamiento de grandes vacíos vacantes con posibilidades de intervención para su inserción en la red de espacios verdes.
- Pequeños lugares - Nodos a escala barrial: Intervención sobre la escala barrial, identificando potencialidades de generación de oasis urbanos en aquellos barrios donde la presencia del verde sea escasa, buscando generar situaciones espaciales que favorezcan el uso del verde y a la vez promuevan identidad barrial.
- Red de conectores verdes: Desarrollo de una red de espacios verdes a partir de la identificación de posibles conexiones lineales entre nodos, generando bici-sendas; bulevares; calles prioridad peatón, calles con corredores verdes, etc. que ayuden a recomponer la conectividad transversal de la ciudad priorizando la movilidad no motorizada.

Este marco conceptual atraviesa transversalmente a los ejes de acción impulsados desde la dirección. A continuación se detalla sintéticamente el contenido de cada eje mencionando algunos proyectos incluidos para el presupuesto del año 2009.

#### **1. Programa espacios verdes**

En el programa se está evaluando desde la consolidación de grandes parques existentes, hasta el aprovechamiento de vacíos urbanos con posibilidades de ser intervenidos para su inserción en la red de espacios verdes.

#### **2. Programa de acupuntura urbana**

Se impulsa los denominados "Oasis Urbanos", para la reconversión de sectores de escala barrial, transformando el espacio público de la calle en áreas verdes, para favorecer la conectividad interna de la ciudad priorizando los desplazamientos peatonales, y mejorar la capacidad ambiental de la calle mitigando la contaminación atmosférica y sonora, y aumentando el confort estival e invernal.

Los oasis urbanos son espacios para que los vecinos vuelvan a "ganar" la calle, que se la apropien como lugar para estar y encontrarse. Con estas obras vamos al rescate de esos espacios en los barrios que hoy están desperdiciados y sin uso, y los rescatamos para que puedan ser vividos.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Se trata de pequeñas estructuras que no exceden los 100 m<sup>2</sup>, que van a tener una carga forestal, un lugar de estar y una carga simbólica.

Diseñar un oasis urbano implica tomar la situación morfológica particular existente para encontrar el diseño escondido en el sitio.

La idea de este primer concepto es respetar las líneas básicas del ambiente existente, para enriquecer la calidad del lugar. Esto implica tomar en consideración la identidad social y morfológica del área.

El objetivo de estas intervenciones es lograr que la mayor cantidad de vecinos tenga a menos de siete cuadras de su casa un espacio verde. En las zonas residenciales existen las típicas veredas de la ciudad, que son de entre 3,60 m y 4 m de ancho. En estos lugares, con un bajo presupuesto se generarán estos espacios "de estar" para los vecinos. Dejarán de ser lugares solamente de flujo de gente y se convertirán en lugar para "estar" en la vereda.

#### **3. Proyectos urbanos de escala**

Se estudia nuevos Proyectos Urbanos en las áreas de oportunidad de la Ciudad, para inducir la regeneración y reconversión con el desarrollo de nuevas actividades, y continuar con la consolidación de la Ciudad y generar nuevos espacios de acceso público.

#### **4. Proyectos de puesta en valor de espacios significativos de la ciudad**

Entre los proyectos se destaca la un plan general de intervenciones para el mejoramiento del Área Central, orientado a la reestructuración de los sistemas de desplazamiento, que privilegie los recorridos peatonales, el uso del transporte público y el acondicionamiento de los espacios públicos.

Asimismo, en el marco de la Ley N° 2240 "Emergencia Urbanística y Ambiental" del Barrio de La Boca, se continúan elaborando propuestas en el área, con los objetivos de impulsar un proceso de renovación, revitalización y consolidación urbana; optimizar la movilidad de los habitantes y la conectividad entre sectores; y favorecer el acceso y disfrute del borde costero; entre otros.

#### **Programa Prioridad Peatón**

El modelo urbano actual esta agotado en los términos de superposición del tránsito y el uso peatonal del mismo. Por eso es necesario un mejoramiento del uso,

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

con prioridad de paso al peatón, estableciendo playas disuasorias en el perímetro del área para captar el acceso de vehículos.

Con ello se busca la mejora en el confort urbano, disuasión de automóviles en el área, mejora en los servicios de transporte, y dar mayor confort al trayecto peatonal que se produce en las áreas del microcentro, principalmente.

El plan de acción desarrollado en el centro de nuestra Ciudad contribuirá a que la zona se utilice en todos los horarios todo el año, agregando valor al área central.

Aplicando un concepto de Nuevo Urbanismo, el Programa Prioridad Peatón tiene como principal objetivo cambiar la relación de la gente con la calle. La propuesta incluye además, incentivar las actividades posteriores al horario laboral para fomentar la residencia y los usos mixtos.

La ciudad de Buenos Aires está tendiendo a ser un administrador de flujos pero aun estamos a tiempo de revertir la tendencia. Y ese es el objetivo último de este Programa: que la gente pueda vivir plenamente la ciudad.

#### **5. Estudios obras de ingeniería**

Se trabaja sobre las grandes infraestructuras de la ciudad, principalmente en el desarrollo de proyectos para los Centros de Tránsito de Plaza de los Virreyes, Plaza Constitución, Plaza Once, Chacarita y Estación Sáenz; con el objeto de calificar y organizar el espacio público a los efectos de generar ámbitos confortables y seguros para los desplazamientos peatonales, las actividades urbanas y los servicios públicos de transporte.

#### **6. Parque Cívico**

La estructura económica de un país se materializa en sus construcciones. Este proyecto de desarrollo urbano busca potenciar la Ciudad de Buenos Aires al nivel de las principales capitales del mundo desatomizando la congestionada zona norte y céntrica de la ciudad, llevando los principales focos de decisión, producción inteligente y poder a la zona sur, mediante un trabajo conjunto de desarrollo integral en la cultura, la sociedad y la tecnología.

Hemos decidido poner en debate abierto el uso de este suelo público, pudiendo incorporar de esta manera más de 50 hectáreas de parques, revalorizar y

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

poner en valor 200.000 m<sup>2</sup> de superficie y agregar 150.000 m<sup>2</sup> con la última tecnología en términos de sustentabilidad y sostenibilidad ambiental.

La ciudad de Buenos Aires históricamente ha sido cabecera administrativa del Gobierno Nacional, desde el punto de vista territorial el resultado fue un compartir simultáneo de complejos sistema de relaciones simbólicas manifestadas desde el eje cívico de la Avenida de Mayo hasta algunas competencias jurisdiccionales.

Una vez sancionada la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires ésta adquiere un status jurídico territorial que hace necesario reafirmar cuestiones simbólicas y fácticas en su territorio, siendo una oportunidad única la posibilidad de dar autonomía territorial a su administración dentro de la lógica urbana de nuestra ciudad. La carencia de un parque cívico propio desdibuja el carácter institucional, la independencia e identificación propia de la ciudad fuera del gobierno nacional.

Nuestro concepto de radicar la administración pública en su conjunto, en un área consolidada de la ciudad en términos de infraestructura pero, históricamente devaluada en apreciación de sus valores y cualidades espaciales, no hace mas que apuntar a dar cumplimiento a todas las normas que se han impulsado hasta hoy en pro de reconvertir en términos de desarrollo urbano y humano esta zona de nuestra ciudad.

La consecuencia directa de esta reubicación será una sinergia entre los distintos Ministerios, Secretarías, la sede de la nueva Policía de la Ciudad, la nueva sede judicial y principalmente el nuevo Distrito tecnológico generador de pensamiento inteligente. Asimismo facilitará la inter-conectividad entre los ministerios y la celeridad en las tramitaciones.

La centralización de las distintas oficinas (actuales atomizadas) en un único espacio urbano, mejoraría ostensiblemente la dinámica y recursos de la ciudad. Y al ubicarlo en la zona sur como punta de lanza para la potenciación y desarrollo de esta zona de la Ciudad, aumentaría la atractividad de todo el sitio.

Con ello, buscamos la racionalización del estado de la estructura edilicia del gobierno de la ciudad, eficiencia en su interacción entre ministerios, y mejoramiento del confort Urbano de la zona sur.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Las ventajas de realizar este proyecto en la zona sur de la ciudad radican en sus cualidades extrínsecas e intrínsecas tales como su notoria baja concentración edilicia, grandes espacios verdes, infraestructura disponible y una densidad de población menor a la media de la ciudad, las que logran entrelazarse para optimizar la concreción de las acciones de planeamiento urbano.

A estos fines se realizará un plan maestro para el rediseño de los espacios públicos, se parquizarán los espacios verdes y se modificaran las redes de transporte y servicio vigentes. También se proveerá a la zona de un sistema de seguridad y monitoreo.

#### **7. Sustentabilidad urbana y edilicia**

En el marco de la Usina de Estrategias Bioambientales y con el objetivo de optimizar la calidad ambiental del espacio público, se establecen los lineamientos de diseño sustentable para las propuestas de desarrollo urbano. En este marco se encuentra el Programa Estudios de Estrategias de Implementación de nuevas Normativas, para la incorporación de criterios de diseño urbano sustentable y construcción.

#### **1. Planeamiento Participativo**

Se estudia la implementación de mecanismos de planeamiento participativo con el objetivo de involucrar de manera activa a los vecinos y organizaciones sociales en los programas urbanos o proyectos estratégicos de la Ciudad.

#### **Programa Recuperación de la Ribera**

El área de acción del Programa Recuperación de la Ribera abarca el sector comprendido por el Río, conformado aproximadamente por 900 Hectáreas, extendiéndose sobre la ribera del Río de la Plata desde el límite Norte de la Ciudad de Buenos Aires con la Provincia de Buenos Aires (Ciudad y Partido de Vicente López), hasta el borde de la margen izquierda de la ribera del Riachuelo, en su desembocadura en el estuario, y por 1.100 ha a lo largo de la margen izquierda del Riachuelo, desde Puente La Noria hasta su desembocadura en el Río de La Plata, involucrando la Cuenca Matanza-Riachuelo; totalizándose consecuentemente 2.000 ha.

El proyecto impulsado por el Área de Gestión de la Ribera contempla, entre otros aspectos, la generación de nuevos espacios públicos, sectores de recreación, paseos, espacios verdes, etc., con un franco contacto del público con el río, con un

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

beneficio social originado en el mejoramiento de la calidad de vida en beneficio de las aproximadamente siete millones de personas que en total la habitan y la transitan.

#### **Objetivo General**

Integrar el área costera desde Núñez hasta el Puente de la Noria;

#### **Objetivos Específicos**

Recuperar los Parques y el Río para los ciudadanos, con destino a la recreación social y turística; alentando la integración paisajística, preservando la biodiversidad y la garantía del uso sustentable; incorporando nuevo territorio, promoviendo el desarrollo urbano de la zona, impulsando un modelo de gestión para el área que incluya la participación institucional y ciudadana, estableciendo un plan de manejo y un sistema de indicadores ambientales asociado; resolviendo sobre el establecimiento de Planes de Manejo específicos para cada uno de los Parques ribereños que se construyan y promoviendo un marco legal que asegure el fortalecimiento y la continuidad del Programa.

La fragmentación e inestabilidad producida por los dinámicos cambios en la costa del Río de la Plata y el Riachuelo, no sólo resultó de las múltiples funciones y usos que cada sector costero presenta, sino también de las formas de administración de las distintas actividades, donde se superponen jurisdicciones y competencias; téngase presente que la secuencia de usos desde el Norte hacia el Sur presenta una gran variedad de actividades y formas de ocupación de la costa con fines recreativos, educativos, culturales, portuarios, ferroviarios, y asimismo la localización de grandes instalaciones para la infraestructura de servicios de la Ciudad (rectificación del Riachuelo, Puerto Madero, Puerto Nuevo, Planta San Martín, Aeroparque Metropolitano y Ciudad Universitaria, entre otras).

La transformación del ambiente degradado en un espacio urbano de calidad ambiental en la zona costera de Riachuelo sobre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires requiere, en primer lugar, de una estrategia de reconquista del espacio público como deber indelegable del estado, creando condiciones mínimas necesarias de oportunidad para promover el desarrollo sustentable de la zona sur. Ello, además de intervenir positivamente en el saneamiento, recuperación y revalorización del borde costero de Riachuelo.

El Riachuelo es el episodio final de una cuenca (la conformada por los ríos

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Matanza-Riachuelo) que posee incidencia sobre una superficie territorial de aproximadamente 3.000 km<sup>2</sup> (la superficie total de la Ciudad de Buenos Aires es de 200 km<sup>2</sup>).

La complejidad de manejo de dicha superficie requiere la coordinación de tres gobiernos, el de Nación (por las vías navegables); el de la Provincia de Buenos Aires (por la mayor cantidad de superficies de incidencia a través de sus municipios) y el de la Ciudad de Buenos Aires.

A partir del nuevo estado jurídico de la Ciudad de Buenos Aires establecido en 1996, se vienen llevando a cabo acciones tendientes a generar, rescatar y transformar los espacios públicos ribereños de manera integral, vinculando física, ambiental, social y culturalmente a la Ciudad con el Río.

Algunos de los temas que a continuación se listan configuran acciones que continuarían este proceso de dar valor y crear una franca conexión entre la Ciudad y el río de manera transversal (de Este a Oeste) y longitudinal (de Norte a Sur), quebrando con las importantes barreras urbanas que genera la autopista, el ferrocarril y los diferentes espacios de usos que no sean públicos y recreativos. El fácil acceso, tanto vehicular como peatonal al borde costero y sus parques, conforma un recaudo fundamental para que los mismos sean apropiados por todo tipo de usuario y tomen un carácter diferente dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Las acciones tendientes a la conformación de nuevos territorios, tanto en sectores de la Costanera Norte (terraplén de conformación del área identificada como Bahía Protegida, Av. Rafael Obligado y calle La Pampa), como en la Costanera Sur (futuro terraplén de conformación del área identificada como Ampliación Áreas Ribereñas - Isla De Marchi, ubicado en la ribera, en correspondencia con la prolongación hacia el río de la Av. España, ingresando en la Isla De Marchi), constituye la consecuencia natural de la asignación de un destino concreto, tanto para la tierra originada por las excavaciones, como para los escombros resultantes de las demoliciones de las distintas obras, públicas o privadas, que se llevan a cabo en el ámbito de la Ciudad.

Estos nuevos territorios y los ya existentes se irán integrando en base a una conectividad de Paseo-Parques (de Norte a Sur). El objetivo es generar diferentes circuitos turísticos, o bien recorridos cerrados, que conecten de manera continua importantes sectores de la Ciudad, incluyendo el río, como zona de

## POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN

### Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009

preservación del patrimonio histórico y natural, propendiendo al mejoramiento del equipamiento, de los servicios, de la iluminación, de la forestación y del mobiliario general, para transformarlo en un espacio urbano de la más alta calidad, reestableciendo y preservando de tal modo, como se expresara, los espacios verdes recreativos y turísticos para todos los ciudadanos de un espacio de uso libre y gratuito en su reencuentro con el Río.

La franja así conformada continúa con la zona de extensión de la Costanera Sur, a través de la prolongación prevista para la Av. España, recuperando con la continuación de la traza antes enunciada por una parte el territorio de la otrora conocida como Isla Demarchi al nuevo paisaje de la costa y por la otra, continuando hacia el Sud-sudeste con la conformación del Corredor Puerto Madero-La Boca entre Brasil y Villafañe por Avenida Pedro de Mendoza, conectando a ésta con la avenida de circunvalación (Av. 27 de Febrero), alentando así su integración paisajística y funcional con la Ciudad.

El saneamiento y la recuperación de la margen izquierdo del Riachuelo implica, además, las siguientes acciones a implementar:

- Desmalezamiento, forestación y mantenimiento del borde generando un paisaje atractivo, aunque su superficie sea limitada;
- Generación de actividades a través de espacios públicos, miradores u áreas de descanso forestadas;
- Plantación de especies que mitiguen el impacto negativo producido por el olor;

Programa de recorridos turísticos sobre el desarrollo histórico del sector;

- Conexión con municipios a través de puentes; generador de optimización de la circulación de personas y mercancías; así como fomento de valor del suelo por flujo comercial y productivo;
- Realización de Plan Integral de Normativas Urbanas, para generar valor y fomentar la inversión;
- La obra publica a través de espacios verdes, como promotor del incremento del valor del suelo;
- Elaboración del Plan Maestro Ribera Riachuelo, etc.

Esto llevaría a:

- Alentar la consolidación urbana de un Gran Centro de Estudios e Investigación.
- Mejorar el equipamiento de transporte de pasajeros.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

- Optimizar y ampliar los servicios y comodidades para la comunidad universitaria.
- Desarrollar un proyecto de integración urbana que resuelva el aislamiento de la actividad universitaria con la Ciudad.

Todas estas tareas se interrelacionan con la Investigación y gestión de documentación catastral y dominial sobre predios y áreas ribereñas, para su registro de mensura y disponibilidad para confeccionar proyectos de áreas públicas.

Las labores en tal sentido, inicialmente orientadas a dilucidar distintas situaciones de conflicto en sectores de la Costanera Norte, paulatinamente comienzan a extenderse a la ribera del Riachuelo.

La protección ambiental basada en criterios ecológicos, la preservación de la biodiversidad y la garantía del uso sustentable de las áreas costeras, priorizando el respeto a la naturaleza y las zonas de reserva ecológica, el fomento de la cultura del Río en términos de la protección ecológica, el mantenimiento, el saneamiento, y el tratamiento adecuado de esas características por parte de sus usuarios, revirtiendo las recurrentes conductas desaprensivas de quienes residen, transitan o hacen uso de esos espacios.

La elaboración de Planes de Manejo específicos para cada uno de los Parques ribereños, disponiendo así de un instrumento que posibilita la gestión adecuada, eficiente y sustentable.

Las acciones de mitigación de la contaminación ambiental, labor llevada a cabo en coordinación con el proyecto FREPLATA PNUD GEF. Estas determinaciones sobre la calidad del agua del Río de La Plata han sido coordinadas con los gobiernos municipales ribereños del Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), tarea desarrollada con el objetivo de planificar y organizar el uso recreativo, tendiendo a lograr con el tiempo la rehabilitación de playas y balnearios en sectores conformados a ese fin.

La zona costera de la Ciudad de Buenos Aires es una franja preciada, cuyos usos deben repartirse entre los recreativos y turísticos y los de producción, para asegurar un desarrollo sustentable en el tiempo, poniendo en marcha un desarrollo estratégico complementario, el cual da lugar a programas urbanos, proyectados con el objetivo de recuperar áreas deprimidas o degradadas, poniendo

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

en valor el espacio urbano y generando oportunidades de inversión, que tengan en cuenta la integridad ambiental, contemplando la generación de nuevas condiciones urbanas y edilicias.

La evaluación del impacto ambiental, instrumento esencial para la valoración de proyectos urbanísticos, con el objeto de garantizar la sustentabilidad de los mismos, coincidente con las directrices y propuestas del Plan Urbano Ambiental, como del Plan Estratégico de la Ciudad.

El Programa "Recuperación de la Ribera", cuya Unidad Ejecutora es el Área de Gestión de la Ribera, a través de un Plan de Manejo y el Sistema de Indicadores Ambientales. Este modelo de gestión incorpora a una Unidad de Seguimiento del Programa, representativa de organizaciones no-gubernamentales.

Es por lo antes enunciado que se considera conveniente el dictado de una norma que establezca institucionalmente la vigencia de dicho Programa, pues ello permitiría centralizar y fortalecer las políticas públicas previstas para dicha zona.

**Puentes de conectividad: Para conectar la Ciudad con el Sur**

En la órbita de las tareas de ingeniería vial se continuarán las obras en los principales puentes de conectividad con la Provincia de Buenos Aires.-

Históricamente, la conectividad vial entre la ciudad y los partidos del sur del Gran Buenos Aires se ha visto afectada por ser muy pocos los puntos por los cuales se puede sortear la barrera geográfica natural que constituye el Riachuelo. Esta situación de deficiencia estructural ocasiona innumerables inconvenientes al desplazamiento de personas entre las localidades afectadas y agrava los problemas del tránsito vehicular (automóviles particulares, transporte urbano y suburbano de pasajeros y transporte de carga).

Hoy, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a través del MDU, ha decidido avanzar para mejorar integralmente dicha conectividad.

Actualmente, la conectividad vial entre la ciudad y el sur del conurbano se encuentra establecida por los siguientes puentes:

§ Puente de La Noria

§ Puente Uriburu, más conocido como Puente Alsina.

## POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN

### Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009

- § Puente Victorino de la Plaza  
(conocido como Puente Vélez  
Sársfield)
- § Puente Bosch
- § Puente Pueyrredón
- § Nuevo Puente Pueyrredón
- § Puente Nicolás Avellaneda
- Autopista La Plata

El mejoramiento de la conectividad se llevará a cabo a través del diseño y construcción escalonada de una serie de puentes nuevos sobre el Riachuelo. Para ello, se prevé llamar a concursos nacionales e internacionales a los efectos de asegurar tanto la calidad técnica de las obras a realizarse, como su valor estético de manera que permitan, además de mejorar la comunicación vial, poner en valor las zonas en las que se encuentren emplazados.

En función de ideas largamente debatidas, los puentes que se consideran realizar en esta instancia se encuentran emplazados en:

- la Avenida Patricios, comunicando la ciudad con el Municipio de Avellaneda,
- la Avenida Lacarra, comunicando la ciudad con el Municipios de Lanús.

Además fue inaugurado en Mayo de 2008 el tramo de salida de la CABA del puente La Noria, reemplazo del viejo puente metálico utilizado por el tránsito que se dirigía de Capital a Provincia.

Asimismo, se considera el mejoramiento del entorno del puente La Noria estudiándose al mismo tiempo la creación de un circulador y un centro de trasbordo así como la extensión del premetro hasta dicho nodo.

Estas inversiones generan dos tipos de soluciones:

- 1) Mejoramiento urbano de las zonas adyacentes al Riachuelo
- 2) Reducción del efecto de la concentración de tránsito vehicular que se da en las zonas que actualmente tienen conectividad.

Históricamente, la conectividad vial entre la ciudad y los partidos del Gran Buenos Aires se ha visto afectada por ser muy pocos los puntos por los cuales se puede sortear la barrera geográfica natural que constituye el Riachuelo. Esta situación de deficiencia estructural ocasiona innumerables inconvenientes al

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

desplazamiento de personas entre las localidades afectadas y agrava los problemas del tránsito vehicular en esas zonas de la Ciudad.

El emplazamiento de los puentes producirá un mejoramiento de la conectividad entre los barrios del sur de la Ciudad y la Provincia. Además, debido a que los puentes ayudan a lograr una mayor fluidez en el tránsito, se descongestionará sensiblemente la circulación de vehículos en la zona. De esta forma, los tiempos de viaje desde y hacia la provincia serán más cortos. Como resultado, también la comunicación vial dentro del propio Sur de la ciudad mejorará notablemente, contribuyendo a la puesta en valor los barrios de esta zona de la Ciudad.

#### **TRANSPORTE**

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un sistema de transporte de gran riqueza aunque desarticulado, conformado por una red de siete subsistemas de ferrocarriles, una red de subterráneos y un ubicuo sistema de transporte público automotor (colectivos) correspondientes a las jurisdicciones nacional y CABA, una flota de 15 mil unidades, operado por 182 empresas privadas. El sistema de transporte público colectivo se encuentra complementado por unos 40 mil taxis, 6 mil remises, 600 vehículos de oferta libre (vans y minibuses) y una apreciable cantidad de vehículos "informales". El 70% de los viajes diarios se realiza por transporte público.

El transporte público urbano es parte esencial de una ciudad. Toda la política de transporte debe orientarse a mejorar la calidad y la cobertura del sistema de transporte público de pasajeros, único sistema verdaderamente eficiente para resolver el problema de la movilidad urbana a gran escala, además de contribuir a la disminución de la contaminación, ya que se usan menos coches particulares para el transporte de personas.

El éxito de las estrategias generales y particulares para el transporte deben, necesariamente, insertarse en los planes de desarrollo urbano, dado que al ser una actividad gran consumidora de espacio, un planeamiento inteligente con inversiones adecuadamente dirigidas permite producir ahorros sobre ese escaso espacio disponible

En este sentido la estructuración de las redes de transporte, a partir de los

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

medios masivos y su complementación con los medios complementarios es uno de los objetivos a lograrse conjuntamente con el funcionamiento de los centros de trasbordo y la disuasión en el uso del automóvil particular

#### Vías preferenciales para el transporte publico

Continuación del proceso de implementación de vías preferenciales para el transporte publico.- Se continuará con la prolongación de vías existentes y otras que se incorporan al sistema, duplicando la red actual.- Ello implica la realización de obras fundamentalmente en el caso de carriles centrales que incluye la construcción de estaciones de transferencia

Resulta indiscutible que una de las cuestiones que deben resolverse para superar la situación referente a los traslados que se realizan en la Ciudad, es la relativa a las mejoras a introducir en los servicios de transporte publico de pasajeros reduciendo los tiempos de viaje, demanda que el usuario reclama y que no puede solucionarse a través de una mayor velocidad de circulación, sino de la introducción de mejoras en las vías de circulación de los medios públicos de transporte.-

La solución, a partir de contar con vías preferenciales para el transporte público, ha sido largamente demorada en su implementación, aproximadamente más de 10 años, agravándose la situación.

Por ello es necesario completar los estudios iniciados tendientes a definir una red de calles, avenidas y carriles preferenciales para el transporte público por automotor, como consecuencia de lo cual se libera de este tipo de vehículos diversas arterias que solamente serán utilizadas por taxis, automóviles particulares y otros usuarios de la vialidad.

Si tenemos en cuenta los volúmenes de pasajeros transportados en el área bajo análisis, el incremento en la velocidad comercial, producto de simplificar la circulación de los vehículos afectados al transporte publico, y la reubicación de las paradas para ascenso y descenso de pasajeros se producirá un importante ahorro en términos de hora/hombre/año, reduciendo a su vez la contaminación sonora y gaseosa

Especialmente en el área del microcentro esta liberación de espacio vial podrá ser destinada a peatonalización y / o ensanches de veredas, que mejorarán notablemente el ambiente en el centro de la Ciudad.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

#### Licitación y puesta en marcha Sistema Inteligente de Transporte y Transito

La actualización tecnológica del sistema de control y operación del transito en la Ciudad de Buenos Aires, registra en algunos sectores una antigüedad de 30 años, por lo que resulta imprescindible encarar no solamente la actualización tecnológica, proceso que ya se ha iniciado, sino la incorporación de nuevas tecnologías que permitan administrar el sistema que por su complejidad requiere de instrumentos técnicos de avanzada.-

Se ha iniciado el proceso de anteproyecto técnico con la participación de STI, Argentina y la colaboración de las filiales de Intelligent Transit System de Chile y España, a fin de definir zonas, corredores y prioridades.-

#### Centros de Traslado

Constituyen un trabajo directo del Gobierno de la Ciudad sobre el espacio público y una búsqueda de consenso y trabajo en conjunto con el Poder Ejecutivo Nacional.

Los Centros de Traslado convergen espontáneamente a partir de las terminales de ferrocarril y en algunos casos de subterráneos. La demanda de otros servicios que complementen las trazas rígidas favorece la oferta de otros servicios de autotransporte que se agrupan alrededor de las estaciones, satisfaciendo de esta manera las demandas de acceso a las áreas centrales.

La mayoría de estos espacios ya existentes carecen por falta de adecuación de los espacios necesarios para la operación de los vehículos y de los desplazamientos peatonales (Constitución, Once, Liniers, Lacroze). Algunos funcionan de manera espontánea sin la planificación de soporte alguno

Se continuara con el proceso de análisis y propuestas para la puesta en valor de los centros de traslado, en especial la zona de Retiro por la complejidad que el mismo reviste al confluir el transito normal, líneas de buses de corta, media y larga distancia, camiones, y la reestructuración del parque central.

La finalidad es la integración y funcionalidad de los distintos modos de transporte que convergen en ellos, reordenando así la prestación e interacción de los servicios y organizando las actividades aleatorias o complementarias que allí se desarrollan (económicas, culturales, etc.).

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

#### Análisis de incorporación de nuevas tecnologías

Durante el corriente año se iniciaron estudios en forma conjunta con la Agencia de Protección Ambiental sobre las posibilidades de incorporación de ómnibus híbridos, y de la incorporación de transporte eléctrico en algunas zonas de la ciudad. En caso de arrojar resultados favorables, se propiciará su Incorporación.

#### Estacionamiento

La falta de espacios adecuados para el estacionamiento vehicular es un problema gravísimo que se da tanto en zonas residenciales, para el estacionamiento permanente, como en zonas comerciales para el estacionamiento ocasional.

A fin de aminorar el congestionamiento de tránsito en la ciudad se trabajará sobre 2 puntos:

- Playas Subterráneas (Ley 469)
- Estacionamiento Medido en Vía Pública

#### Objetivos y Ordenar el estacionamiento

- o Optimizar la circulación de vehículos
- o Actualizar tecnológica y funcionalmente el estacionamiento mejorando el servicio al ciudadano

#### Beneficios

Las playas tendrán un efecto positivo en el tránsito al aminorar la creciente congestión de vehículos, disminuyendo los tiempos de traslado.

Durante los últimos 10 años se experimentó un fuerte crecimiento del parque automotor, escasa disponibilidad de garages por la explosión inmobiliaria y un costo creciente de estacionamiento, tanto a nivel local como internacional.

- Playas subterráneas

La Ley 469, que autoriza la construcción de 11 playas de estacionamiento subterráneas en distintas zonas de la CABA, apuntó a mitigar el problema del estacionamiento vehicular.

Es necesario destacar que esta solución no requerirá comprometer inversión presupuestaria del GCBA, sino que será encarada, a riesgo, por la actividad privada.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

La mejora en la circulación en la vía pública se dará principalmente debido a que habrá menos autos estacionados en la acera circulando lentamente buscando lugar donde estacionar o estacionados en infracción, ya que las playas deberán contar con espacios disponibles para la remisión de los infractores.

Las playas permitirán la interconexión con los medios de transporte público, aliviando de esa manera la circulación en las zonas críticas, asimismo, beneficiarán a las actividades económicas lindantes, tanto a los comercios, oficinas como desarrollos inmobiliarios, al facilitar el acceso a las mismas.

Se ha asegurado que los proyectos que se aprueben tengan el correspondiente estudio de impacto ambiental, tanto para la etapa de la construcción como para su posterior operación. Este aspecto resultará prioritario en la evaluación de los proyectos.

El operador deberá garantizar que se mantenga el parquizado original del área y que se mitiguen los eventuales impactos visuales y sonoros del proyecto.

Además, para cada playa, el proyecto finalista será sometido a audiencia pública para su consenso con el vecindario.

En cuanto al tema Estacionamiento medido en la vía pública se implementará un nuevo sistema con tecnología de punta que incorpore a la venta personalizada de ticket el sistema de venta por telefonía celular.

#### **Ventajas**

- 1 Sistema único para toda la ciudad que contempla tarifa diferenciada por hora, zona y usuario.
- 2 No requiere inversión en activos fijos.
- 3 Flexibilidad operativa por simple programación y emisión automática de infracciones.
- 4 Optimización del control, información estadística y auditoría.
- 5 Alternativas para el usuario con y sin celular (venta de tickets por tiempo de estacionamiento en quioscos).

#### **Beneficios para el usuario**

- 6 Pago por tiempo real de estacionamiento utilizado.
- 7 Pago del tiempo de estacionamiento con tarjeta de crédito o débito.

## POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN

### Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009

- 8 Compra de créditos por anticipado.
- 9 Posibilidad de estacionar por más tiempo del previsto.
- 10 Utilización de un sistema fácil de operar.
- 11 Información sobre el estacionamiento.

#### Beneficios para la ciudad

- 12 Mejora de la circulación.
- 13 Mejora del control.
- 14 Flexibilidad tarifaria.
- 15 Fácil detección de infracciones, vehículos robados y falta de pago de patentes.
- 16 Incremento de la recaudación.
- 17 Ampliación rápida de zonas de estacionamiento sin inversión.

#### Disposición de la información en tiempo real.

##### Programa de Prevención vial

A partir del mes de junio de 2008 se implementaron los programas de Prevención Vial, a través de los CGP, con participación de entidades intermedias, y de Educación Vial (Escuela Segura), a través del Ministerio de Educación.- Se prevé su continuidad durante todo el año 2009.-

Se ha comenzado con el plan mediante el lanzamiento del Programa el Transito y los Vecinos, Escuela Segura, la edición de los Manuales del Conductor y del Ciclista, y el diseño de campañas masivas de difusión en coordinación con Organizaciones No Gubernamentales e Institutos especializados en la materia.

Este programa se complementará con una Campaña de Difusión Masiva sobre Educación vial, convivencia y respeto mutuo.

#### Transporte de cargas

Se avanzará en la definición de la red de transito pesado, la de sustancia toxicas y peligrosas, y cargas especiales, en forma conjunta con la definición de centros de ruptura de cargas.- Relevamiento y reconstrucción red de transito pesado.-

Respecto de la red de transito pesado debe destacarse que la sanción de la ley que prueba la nueva red de transito pesado durante el año 2007, trajo como consecuencia que los depósitos y lugares de ruptura de cargas quedaran fuera de

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

ella provocando que la circulación de vehículos de tránsito pesado lo hagan en infracción. A esta situación se suma el reducido horario de operación del Puerto de Buenos Aires que impide establecer horarios restringidos de operación.

Se han iniciado los análisis y gestiones para lograr resolver estas cuestiones de manera transitoria. Teniendo en cuenta los intereses de los vecinos afectados, hasta tanto se pueda contar con instalaciones apropiadas

Con relación a las operaciones de abastecimiento se ha iniciado un proceso de ordenamiento mediante la instalación de sitios que posibilitan la realización de estas operaciones durante las 24 horas pero restringiendo el tamaño máximo de los vehículos.

#### **Sistema de bicisendas y ciclovías**

Durante el corriente año se comenzará con la implementación del sistema denominado "bicing", sancionando, además, la reglamentación para el funcionamiento de este sistema y de la utilización de la bicicleta con carácter general. Durante el año 2009 se procurará completar la red, incorporando otros sectores en barrios.- Se debe contemplar el diseño y construcción de la bicisenda.

#### **Subterráneos**

El transporte es una de las principales actividades que contribuye de manera significativa a estructurar el espacio urbano. Los medios guiados masivos, como el subterráneo, inducen a conductas que tienden a modificar patrones de elección de residencia y consumo. Una mayor integración con la ciudad, menor consumo energético, mayor aprovechamiento del espacio público, menor contaminación ambiental, reducción de los tiempos de viaje, y mayor incorporación de tecnología son algunas de las ventajas del subterráneo.

Actualmente, la red de subterráneos tiene 53,7 km. de extensión con seis líneas (46,3 km) y Premetro (4,7 km) beneficiando al 32% de la población con una estación de subte a menos de 5 cuadras de distancia.

La recientemente sancionada Ley 2710 "Plan Nuevas Líneas", contempla la construcción de tres nuevas líneas y la finalización de las obras de la línea H. La ampliación total prevista en dos etapas en la ley es de aproximadamente 40 km. En cuanto a sus aspectos financieros la ley autoriza al Poder Ejecutivo a efectuar los

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

aportes del valor total de las inversiones. También se podrá implementar una política de subsidios a la tarifa. La prestación de los servicios podrá realizarse por SBASE o mediante los mecanismos de concesión o gerenciamiento.

Con el Programa Expansión de la Red de Subterráneos, se obtendrá una mayor integración de los barrios de alta densidad de población carentes de vinculación con la red subterránea conectándolos, además, con la red de transporte masivo de pasajeros. Se dará una mejora sustancial en atención de las necesidades de la Ciudad, integración de las nuevas líneas con las antiguas, relación de la red subterránea con el sistema de transporte metropolitano y en particular con el ferroviario con el cual se complementa naturalmente.

Para el año 2009 se prevé la inauguración de la estación Corrientes de la línea H. Las estaciones Flores, Nazca, Echeverría y Villa Urquiza tienen fecha de finalización de obra para el 2010.

También se continuará con la renovación y ampliación del material rodante y se harán obras menores de alto impacto como aumento y modernización de escaleras mecánicas y accesos a andenes.

#### **Viaductos**

La construcción de viaductos fue pensada para mejorar la circulación vehicular, ferroviaria y peatonal de la Ciudad, disminuir la tasa de accidentes registrada en los pasos a nivel, y promover el mejoramiento del entorno urbano.

Las obras contribuirán a lograr una mayor fluidez en el desplazamiento por la ciudad, sin demoras ni tiempos muertos de espera.

Las obras viales en alto o bajo nivel, sumadas a las intervenciones de mejoramiento urbano, ejecutadas estratégicamente, son la solución realizable frente a este problema, dado su costo moderado y la escala menor de cada obra en particular, lo que permite encarar mejoras localizadas en sitios prioritarios.

La iniciativa del Programa propone colocar a Buenos Aires a la altura de las ciudades más modernas. Para que todos aquellos que necesiten desplazarse, puedan hacerlo de manera eficiente y segura.

Las obras propuestas, aportan beneficios para todos los actores involucrados: automovilistas, peatones, transporte público de colectivos y trenes.

## POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN

### Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009

Reducen los accidentes para peatones y automovilistas.

#### Objetivos

El primero, independizar la circulación vehicular para que se transite de manera autónoma y el segundo, dar mayor seguridad a fin de reducir los accidentes para peatones, automovilistas y pasajeros de trenes.

Durante el ejercicio 2009 se iniciará o continuará la construcción de viaductos para varios cruces bajo nivel en las principales arterias de vinculación Inter. Barrial, a la vez que se proyectarán obras viales para mejorar la circulación vehicular.

#### Beneficios

Estos cruces garantizan la circulación independiente del flujo vehicular porque evitan el actual "cruce de barreras".

Actualmente, el tránsito vehicular en Buenos Aires es interceptado por numerosos cruces ferroviarios a nivel que tornan lenta y compleja la circulación en la calles.

Los cruces bajo nivel, solucionan definitivamente una serie de inconvenientes de tránsito que traban la fluidez del tránsito vehicular, que circula en forma independiente del ferroviario.

#### Los cruces bajo nivel:

Reducen los accidentes para peatones, automovilistas y trenes.

Reducen el congestionamiento vehicular en los pasos a nivel.

Permiten que el tránsito se vuelva más fluido.

Permite mejorar la frecuencia de servicios del transporte público.

Mejoran la conectividad barrial.

Garantizan una segura circulación peatonal a nivel, mediante cruces diseñados con tecnología de avanzada.

Aseguran el paso ilimitado de ambulancias, patrulleros y bomberos, en la emergencia.

Mejoran el entorno urbanístico, generando espacios públicos

Reducen la contaminación: menor consumo de combustibles, menos emisiones contaminantes.

Reducen los ruidos.

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Obras sin efectos colaterales.

El Programa contempla medidas de mitigación, con el fin de minimizar las molestias que puedan ocasionarse en los entornos trabajados y afecten a los vecinos o a la ciudad.

Se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

Cortes de calles: se publicarán en los medios masivos de comunicación los cortes totales o parciales.

Transporte público: se comunicarán los cambios de recorrido del transporte público, así como la reubicación de paradas, en tiempo y forma.

Frentistas: se respetará la circulación y seguridad de los mismos, y se comunicarán los desvíos de tránsito, con un mes de anticipación, informando en forma clara y concisa el motivo y duración de los cruces.

Residuos: se continuará con una frecuencia de recolección de residuos en zona y se proveerán instalaciones específicas.

Servicio de emergencia: se permitirá su desplazamiento con fluidez.

Servicio ferroviario: se tomarán las medidas necesarias a fin de minimizar la interrupción del servicio ferroviario durante la colocación de vigas.

Circulación peatonal: se mantendrán las calles laterales, a fin de agilizar la circulación peatonal en la zona.

Señalización y vallados: se utilizarán para la seguridad del transeúnte y los automovilistas.

Árboles: si fuera necesario, la extracción de árboles se hará en forma planificada y coordinada con un plan de reforestación.

Agua de lluvia: será drenada para evitar depósitos que afecten el desarrollo de las obras.

Tecnología bajo impacto: será indicada y utilizada para un menor impacto ambiental.

Sector de obra: la demolición del pavimento se realizará por sectores, a fin de disminuir la emisión de polvo y evitar trastornos en el área de influencia inmediata.

Seguridad en obra: se utilizarán elementos adecuados para la seguridad del personal y de los transeúntes.

Material de excavaciones: el sobrante será transportado de forma tal que no perjudique drenajes naturales, vegetación ni áreas proclives a la inundación.

Bordes de Buenos Aires

## **POLÍTICA DE LA JURISDICCIÓN**

### **Programa General de Acción y Plan de Inversiones Años 2009/2011 y el Presupuesto del año 2009**

Son intervenciones a lo largo de todo el perímetro de la ciudad, revitalizando la zona de transición entre la ciudad y el conurbano.

Es clave que el ciudadano se pueda apropiar de estos espacios anónimos a través del mejoramiento de la calidad del espacio verde y de uso público desterrando la delincuencia y la marginalidad.

Actualmente el perímetro de la ciudad exhibe un alto grado de degradación urbana y desidia histórica. Se prevé la continuación de obras iniciadas en el año 2008. Entre las obras podemos enumerar:

Regulación sudestadas, Portales de la Ciudad, Bordes del Riachuelo, Puentes del Riachuelo, Bordes Isla de Marchi, Bordes Santa María del Plata, Obra de puesta en valor de espacios significativos, Parque industrial Buenos Aires - Parque eco-tecnológico, obra de refuncionalización de áreas de transferencia-Gran Buenos Aires.

Intervenciones de Infraestructura en áreas de Salud, Cultura, Educación y Desarrollo Social

Como área de servicio del Gobierno de la Ciudad y en ese carácter, se efectuarán los "mandos" de los Ministerios de acuerdo al siguiente programa:

En el ámbito de la Salud se proyecta la construcción de nuevos hospitales neuropsiquiátricos que corresponden a una nueva política de manejo e infraestructura.

En el ámbito de Educación se continuará con el reacondicionamiento de edificios escolares.

Respecto ámbito de Cultura, se concluirá con la realización de las Obras de Puesta en Valor del Teatro Colón, la culminación de las obras del MAMBA y de la Usina de la Música.

**ADMINISTRACION DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES  
PROGRAMA POR UNIDAD EJECUTORA**

Jurisdiccion						Importe
Subjurisdiccion						
Entidad						
Unidad Ejecutora						
Programa						
Subprograma						
<b>30</b>					<b>Ministerio De Desarrollo Urbano</b>	<b>1.172.242.059</b>
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>300</b>		<b>Ministerio De Desarrollo Urbano</b>	<b>15.719.830</b>
30	0	0	300	1	Actividades Centrales Desarrollo Urbano	13.170.900
30	0	0	300	12	Diseño Y Fiscalizacion De Obras Especiales	634.530
30	0	0	300	57	Eficiencia Administrativa	1.914.400
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>306</b>		<b>Direccion General De Coordinacion Institucional Y Comunitaria</b>	<b>3.609.630</b>
30	0	0	306	17	Acciones De Enlace Para La Participación Comunitaria	3.609.630
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>307</b>		<b>Direccion General Proyectos Urbanos Y Arquitectura</b>	<b>22.165.760</b>
30	0	0	307	54	Proyectos De Arquitectura	22.165.760
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>308</b>		<b>Subsecretaria De Planeamiento</b>	<b>1.572.500</b>
30	0	0	308	7	Act.Comunes A Los Programas 29, 30, 47, 51, 52, 53 Y 90	1.572.500
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>309</b>		<b>Subs.De Proyectos De Urb.Arquitect.E Infraest.</b>	<b>945.720</b>
30	0	0	309	8	Actividades Comunes A Los Programas 54 Y 56	945.720
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>310</b>		<b>Subsecretaria De Ingenieria Y Obras Publicas</b>	<b>150.629.926</b>
30	0	0	310	5	Actividades Comunes A Los Programas 16, 20, 24, 25 Y 31	948.353
30	0	0	310	16	Atencion De Interferencias En Instalaciones De Servicios Publicos	2.944.290
30	0	0	310	20	Recuperacion De La Ribera	146.737.283
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>312</b>		<b>Direccion General Obras De Arquitectura</b>	<b>62.110.091</b>
30	0	0	312	25	Ejecucion Y Rehabilitacion De Obras Complementarias	62.110.091
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>316</b>		<b>Unidad Proyecto Especial Teatro Colon</b>	<b>222.600</b>
30	0	0	316	10	Proyecto Especial Teatro Colon	222.600
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>317</b>		<b>Unidad Proy.Esp.Master Plan Ctro.Civico Siglo Xxi</b>	<b>471.800</b>
30	0	0	317	11	Proyecto Especial Master Plan Centro Civico Siglo Xxi	471.800
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>320</b>		<b>Subsecretaria De Transporte</b>	<b>3.681.810</b>
30	0	0	320	6	Act.Comunes A Los Programas 40, 41, 42, 43, 44 Y 45	1.031.810
30	0	0	320	40	Verificacion Tecnica Vehicular	650.000
30	0	0	320	46	Administracion Y Control Del Transito	2.000.000
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>322</b>		<b>Dir.Gral De Transito</b>	<b>56.596.048</b>
30	0	0	322	42	Acciones De Ordenamiento Del Transito	13.666.458
30	0	0	322	44	Mantenimiento Instalaciones De Señalización Luminosa	32.426.770
30	0	0	322	45	Instalacion De Señalamiento Vertical Y Horizontal	10.502.820
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>329</b>		<b>Subterranos De Buenos Aires</b>	<b>447.509.495</b>
30	0	0	329	48	Expansion Y Ampliacion De La Red De Subterranos	447.509.495
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>333</b>		<b>Consejo Del Plan Urbano Ambiental</b>	<b>2.850.498</b>
30	0	0	333	51	Instrumentación Y Seguimiento Del Plan Urbano Ambiental	2.611.458
30	0	0	333	90	Buenos Aires Ciudad Amiga De Los/As Niños Y Niñas	239.040
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>366</b>		<b>Dir.Gral Interpretacion Urbanistica</b>	<b>3.398.990</b>
30	0	0	366	52	Aplicacion De Normas Referidas Al Planeamiento Urbano	3.398.990
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>757</b>		<b>Direccion General De Transporte</b>	<b>6.500.210</b>
30	0	0	757	41	Asistencia Tecnica Estudios Del Transporte	6.192.800
30	0	0	757	43	Gestion De Taxis Y Remises	307.410
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>797</b>		<b>Unidad Ejecutora Exau3</b>	<b>3.302.210</b>
30	0	0	797	47	Recuperacion De La Traza De La Ex-Au3	3.302.210
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>807</b>		<b>Direccion General De Planeamiento</b>	<b>11.525.578</b>
30	0	0	807	53	Planificacion Y Desarrollo Del Espacio Publico	11.525.578
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2301</b>		<b>Dirección General De Infraestructura</b>	<b>17.935.840</b>
30	0	0	2301	56	Proyectos De Ingenieria	17.935.840
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2303</b>		<b>Direccion General Obras De Ingenieria</b>	<b>352.005.643</b>
30	0	0	2303	24	Obras De Infraestructura Urbana	79.904.992
30	0	0	2303	31	Desarrollo De La Infraestructura De La Red Pluvial	272.100.651
<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8367</b>		<b>Direccion General De Registros</b>	<b>9.487.880</b>
30	0	0	8367	29	Actualizacion Del Catastro	3.265.400
30	0	0	8367	30	Registro De Obras Publicas, Privadas E Instalaciones Complementarias	6.222.480

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 1 - ACTIVIDADES CENTRALES DESARROLLO URBANO

**UNIDAD RESPONSABLE: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**DESCRIPCIÓN:**

Apoyo técnico, administrativo y jurídico para atender las necesidades de la gestión de Gobierno tendientes a sentar las bases de las políticas de inversión en obras públicas y emprendimientos públicos-privados, mediante la formulación de planes y programas de desarrollo de la infraestructura urbana, de políticas urbano ambientales y del ordenamiento del tránsito y el transporte en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

El Programa de Actividades Centrales comprende acciones presupuestarias cuya producción condiciona a todos los restantes Programas de la Jurisdicción.

Es una herramienta idónea para la consolidación de información a nivel jurisdiccional para evacuar requerimientos de los organismos técnicos, financieros, políticos y de control del Gobierno de la Ciudad.

Las acciones que desarrolla el Programa permiten asegurar el cumplimiento de los objetivos de la Gestión de Gobierno, desarrollando una programación que facilita la sistematización para un administración racional de los inventarios, analizando alternativas para el mejoramiento de los procedimientos y de los circuitos de trámite con el objeto de lograr una marcada transparencia en el accionar.

Los futuros cursos de acción a desarrollar por el Programa determinan una evolución incremental de sus funciones, con el objetivo de transformarse en Sistema de Administración Financiera, bajo la figura de Oficina de Gestión Sectorial (O.GE.SE.), enmarcado en las disposiciones de la Ley Nro. 70 de Gestión, Administración y Control del Sector Público de la Ciudad de Buenos Aires.

## Programa:1 ACTIVIDADES CENTRALES DESARROLLO URBANO

Descripción: ACTIVIDADES CENTRALES DESARROLLO URBANO

Unidad Ejecutora: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	5.774.570
Personal permanente	3.572.080
Asignaciones familiares	56.780
Asistencia social al personal	30.570
Gabinete de autoridades superiores	881.170
Contratos por Tiempo Determinado	1.233.970
Bienes de consumo	643.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	46.000
Textiles y vestuario	45.000
Productos de papel, cartón e impresos	173.000
Productos de cuero y caucho	1.000
Productos químicos, combustibles y lubricantes	9.500
Productos de minerales no metálicos	6.000
Productos metálicos	9.000
Otros bienes de consumo	353.500
Servicios no personales	5.282.290
Servicios básicos	1.140.290
Alquileres y derechos	120.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	146.000
Servicios profesionales, técnicos y operativos	3.186.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	235.000
Pasajes, viáticos y movilidad	287.000
Otros servicios	168.000
Bienes de uso	415.000
Maquinaria y equipo	410.000
Libros, revistas y otros elementos coleccionables	5.000
Transferencias	1.056.040
Transferencias a Universidades	1.056.040
<b>TOTAL</b>	<b>13.170.900</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 12 - DISEÑO Y FISCALIZACIÓN DE OBRAS ESPECIALES

**UNIDAD RESPONSABLE: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**DESCRIPCIÓN:**

Encuadra presupuestariamente los gastos de funcionamiento del Organismo encargado del diseño y la implementación, contratación, ejecución, control y fiscalización de proyectos especiales, entendiendo como tales aquellos que presupuestariamente se encuentran en la órbita de otras Jurisdicciones del Gobierno de la Ciudad.

Dentro de su competencia llevará a cabo planes, programas y proyectos específicos que son susceptibles de adaptación a las necesidades de funcionamiento de la organización, pudiendo modificarse en ellas, tanto la definición de objetivos como la asignación de recursos humanos afectados, a medida que se vayan cumpliendo las metas establecidas en su definición preliminar.

Su objetivo fundamental será la optimización del trámite administrativo de los proyectos, agilizando la comunicación entre las áreas y brindando respuestas eficientes a los reclamos de la gestión.

## **Programa:12 DISEÑO Y FISCALIZACION DE OBRAS ESPECIALES**

Descripción: DISEÑO Y FISCALIZACION DE OBRAS ESPECIALES

Unidad Ejecutora: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes de consumo	1.950
Otros bienes de consumo	1.950
Servicios no personales	632.580
Servicios profesionales, técnicos y operativos	519.480
Pasajes, viáticos y movilidad	113.100
<b>TOTAL</b>	<b>634.530</b>

## **Programa:57 EFICIENCIA ADMINISTRATIVA**

Descripción: EFICIENCIA ADMINISTRATIVA

Unidad Ejecutora: MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes de consumo	89.600
Otros bienes de consumo	89.600
Servicios no personales	324.800
Servicios profesionales, técnicos y operativos	324.800
Bienes de uso	1.500.000
Maquinaria y equipo	1.200.000
Activos intangibles	300.000
<b>TOTAL</b>	<b>1.914.400</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 17 - ACCIONES DE ENLACE PARA LA PARTICIPACIÓN  
COMUNITARIA

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN  
INSTITUCIONAL Y COMUNITARIA**

**DESCRIPCIÓN:**

Para llevar adelante las acciones de este Ministerio esta Unidad Ejecutora debe atender los reclamos formulados directamente por los vecinos e Instituciones de la ciudad o recepcionados en los Centros de Gestión y Participación Comunal; coordinar las relaciones y políticas que el Ministro determine, tanto en el ámbito de gobierno (intra y extra Ministerio) como con la comunidad en general, a la vez que debe desarrollar una actividad permanente de información, comunicación y de coordinación participativa, de las obras y/o programas encarados por el Ministerio y llevados a cabo por los distintos niveles de esta Jurisdicción, a través de los medios de difusión masiva, a través de eventos o actividades organizados para tal fin y/o en forma directa, para de esta manera poder lograr el fortalecimiento institucional del Ministerio.

La Ciudad mediante las acciones de este Ministerio, garantizará su desarrollo en forma indelegable, basándose en una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural que contemple su inserción en el área metropolitana desde la óptica territorial jurisdiccional y a escala internacional consolidando una agenda pública sustentable y sostenible.

En orden de comprender a la ciudad como un bien público, desde una visión global, las acciones del Ministerio tienen además, como objetivos particulares, la preservación social, económica, jurídica y cultural que le da identidad ciudadana a Buenos Aires. Bajo ese marco conceptual, las políticas de desarrollo urbano se orientan hacia el logro de un desarrollo sostenible; con acciones que consolidan el concepto de medir el espacio público en términos de escala humana.

En razón de lo antedicho, se observa la necesidad de generar actividades de distinta envergadura con el fin de mantener informados a los ciudadanos sobre el desarrollo de obras o programas a ejecutarse o en ejecución por este Ministerio, utilizándose para ese fin distintas herramientas de comunicación (audiencias públicas, presentaciones multimedia (Flash, PPT, DVDs), infografías, cartelería, folletería, mapas, avisos publicitarios, diseño de avisos en diarios y/o revistas, participación en ferias, charlas, debates, encuestas, planes de estrategia comunicacional, seminarios, etc.).

**Programa:17 ACCIONES DE ENLACE PARA LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA**

Descripción: ACCIONES DE ENLACE PARA LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA  
 Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE COORDINACION INSTITUCIONAL Y COMUNITARIA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	887.250
Personal permanente	541.660
Asignaciones familiares	12.840
Asistencia social al personal	4.600
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	181.290
Bienes de consumo	95.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	4.000
Productos de papel, cartón e impresos	56.000
Productos metálicos	1.000
Otros bienes de consumo	34.000
Servicios no personales	2.572.380
Servicios básicos	12.380
Alquileres y derechos	150.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	5.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	1.862.465
Publicidad y propaganda	235.000
Pasajes, viáticos y movilidad	115.000
Otros servicios	192.535
Bienes de uso	55.000
Maquinaria y equipo	55.000
<b>TOTAL</b>	<b>3.609.630</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	EVENTOS REALIZADOS	EVENTO	37

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 54 - PROYECTOS DE ARQUITECTURA

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL PROYECTOS URBANOS Y ARQUITECTURA**

### DESCRIPCIÓN:

El Programa Proyectos de Arquitectura tiene como objetivo principal la elaboración de proyectos arquitectónicos cuya meta es refuncionalizar y revitalizar áreas de la Ciudad de Buenos Aires. Dichos proyectos son ejecutados por las Direcciones Generales del Ministerio de Desarrollo Urbano encargadas de dar curso a las obras, así como también aquellas dependencias de otros Ministerios que solicitan al área la elaboración de algún proyecto. El equipo de trabajo que integra la Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura, encargada de llevar a cabo las tareas inherentes al Programa en cuestión, se compone de profesionales de distintas disciplinas como Arquitectura, Ciencias Económicas, Sistemas de Información y Derecho.

La ubicación del Programa en la agenda es prioritaria, ya que muchas de las intervenciones que se proyectan o que se planean ejecutar, tienden a mejorar aspectos críticos como infraestructura para el tránsito y transporte, seguridad, revitalización de sectores urbanos postergados, y mejoramiento de corredores turísticos y centros barriales, entre otros. El programa es uno de los principales canales de generación de proyectos de arquitectura dentro de la estructura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Los productos resultantes del programa tienen como destinatarios finales a todos los vecinos y visitantes de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo, algunos proyectos son transferidos a otras Direcciones Generales dentro de la órbita del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para que cumplan con diversos objetivos de sus Programas.

La Ciudad de Buenos Aires no se encuentra exenta a la situación económica y social que vive el país. El fortalecimiento de la economía y el aumento de la población de habitantes de la ciudad trae aparejada la necesidad de dotar a todos los sistemas de mejor infraestructura, la cual se hace necesaria en áreas como seguridad, tránsito y transporte, salud, educación, acción social, vivienda, turismo y gobierno entre otras, que aseguren y mejoren la convivencia y brinden una mayor equidad a los ciudadanos. Es por ello que resulta indispensable en este contexto, acompañar el crecimiento de la ciudad otorgando mejores servicios para los habitantes y visitantes.

El producto principal del programa está constituido por los proyectos que luego serán la base para la licitación de las correspondientes obras. Los proyectos

## **DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009**

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 54 - PROYECTOS DE ARQUITECTURA**

están compuestos por los pliegos de especificaciones generales, los pliegos de especificaciones técnicas, los pliegos particulares, el cómputo y presupuesto correspondiente al Proyecto y la documentación gráfica necesaria para dar curso a la construcción de la obra en cuestión.

La cobertura de los productos emanados por el Programa Obras de Arquitectura abarca a toda la Ciudad de Buenos Aires, ya que las intervenciones proyectadas tienen como objetivo el mejoramiento del espacio de convivencia de los vecinos y visitantes. Cada proyecto elaborado u obra ejecutada, impacta sobre diversas áreas de la ciudad, encontrándose casos en los que la cobertura afecta más de un geográfico.

## Programa:54 PROYECTOS DE ARQUITECTURA

Descripción: PROYECTOS DE ARQUITECTURA

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL PROYECTOS URBANOS Y ARQUITECTURA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	1.817.590
Personal permanente	828.620
Asignaciones familiares	4.940
Asistencia social al personal	7.800
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	829.370
Bienes de consumo	95.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	1.650
Textiles y vestuario	660
Productos de papel, cartón e impresos	26.050
Productos de cuero y caucho	2.750
Productos químicos, combustibles y lubricantes	21.800
Productos de minerales no metálicos	1.650
Productos metálicos	1.330
Otros bienes de consumo	39.110
Servicios no personales	5.285.480
Servicios básicos	12.380
Alquileres y derechos	90.600
Mantenimiento, reparación y limpieza	22.230
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	2.566.270
Pasajes, viáticos y movilidad	34.000
Otros servicios	2.560.000
Bienes de uso	14.967.690
Construcciones	14.652.890
Maquinaria y equipo	314.800
<b>TOTAL</b>	<b>22.165.760</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 7 - ACTIVIDADES .COMUNES A LOS PROGRAMAS 29, 30, 47, 51, 52, 53 Y 90

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE PLANEAMIENTO**

### DESCRIPCIÓN:

Debido a que esta área tiene como objetivo la coordinación de los lineamientos de acción referidos al desarrollo urbano de la Ciudad se establecen los siguientes propósitos:

- Elaborar e implementar normativas, planes, programas y proyectos relativos al desarrollo urbano y al mejoramiento de la calidad urbanística de la Ciudad.
- Proponer la integración urbana de áreas postergadas, a través de una planificación estratégica en el marco de su competencia.
- Intervenir en los proyectos y documentación técnica de las obras de arquitectura tendientes a la transformación del espacio dentro del marco de su competencia.
- Impulsar las acciones para la implementación de planes y proyectos de desarrollo urbano y de transporte, mediante la concertación del interés público y privado.
- Articular y optimizar acciones ligadas a políticas de conservación y desarrollo sustentable, cuyos alcances son desarrollados en encuentros y documentos internacionales, Agenda 21 y demás estudios urbanos.
- Fortalecer enlaces con Organismos analógicos de otras ciudades a nivel internacional y en particular de Ciudades Iberoamericanas, partiendo de Redes ya existentes a nivel gubernamental y actividades en desarrollo en Unidades Técnicas de trabajo.

Entender en aspectos inherentes del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

Elaborar estrategias de desarrollo territorial, contando para ello con información georeferenciada que permita abordar los lineamientos propositivos de las acciones a llevar a cabo.

Realizar informes técnicos sobre áreas de desarrollo prioritario, analizando las distintas realidades territoriales de la Ciudad.

Confrontar las acciones de la SSP con el desenvolvimiento del mercado inmobiliario y de la construcción.

Se establece como prioritario la ejecución de programas y proyectos de desarrollo urbano tanto en espacios públicos, como de revitalización de áreas de la Ciudad de Buenos Aires; como así también la optimización de acciones ligadas a las políticas de conservación y desarrollo sustentable, y la elaboración de proyectos y programas de cooperación internacional en materia de planeamiento y desarrollo urbano.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 7 - ACTIVIDADES .COMUNES A LOS PROGRAMAS 29, 30, 47, 51, 52, 53 Y 90**

Esta Subsecretaría promoverá las acciones tendientes a la evaluación de proyectos que afectan a edificios catalogados, propuestas de catalogaciones y APH, así como también la evaluación de propuestas generadas en otros ámbitos, y la evaluación urbanística de proyectos de gran importancia por sus dimensiones, ubicación o significación e interpretación del Código de Planeamiento Urbano

El conjunto de la población que hace uso de la Ciudad, en todos sus aspectos, conforma el beneficiario directo de las políticas implementadas por esta Subsecretaría.

Uno de los principales problemas urbanísticos de la Ciudad lo conforma la fragmentación urbana entre distintos sectores, verificándose desajustes funcionales y ambientales, relacionados con equipamientos de transporte, consolidación de espacios público, infraestructura de redes de servicios y aspectos relacionados con la mejora de la calidad habitacional, donde el área sur presenta fuertes signos de deterioro que ameritan establecer una mirada específica hacia el área, que permita verificar desajustes funcionales y ambientales posibles de ser encarados desde los lineamientos de acción establecidos por esta Subsecretaría.

En base a los diagnósticos efectuados se ha planificado coordinando las distintas áreas que dependen de esta subsecretaría, la concreción de los programas y proyectos de carácter prioritario establecido por cada área.

Asimismo, respecto de la Actividad "Unidad de Sistemas de Información Territorial" se realizarán diagnósticos territoriales, de usos de suelo, y de mercado inmobiliario que permiten monitorear la planificación de esta subsecretaría con la realidad de la Ciudad.

La capacidad de producción estará condicionada por los recursos humanos y tecnológicos con los que contará el programa.-

La meta esperada de este programa es asegurar la consolidación de programas y proyectos encarados por las distintas áreas de la Subsecretaría. Por otro lado se espera que en el marco de las relaciones institucionales y cooperación internacional se fortalezcan las redes de intercambio ya establecidas, promoviendo la participación del organismo en actividades de cooperación, tanto nacional como internacional.

**Programa:7 ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 29, 30, 47, 51, 52, 53 Y 90**

Descripción: ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 29, 30, 47, 51, 52, 53 Y 90

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE PLANEAMIENTO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	654.900
Personal permanente	285.840
Asignaciones familiares	6.680
Asistencia social al personal	3.580
Contratos por Tiempo Determinado	358.800
Bienes de consumo	110.800
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	24.000
Textiles y vestuario	6.800
Productos de papel, cartón e impresos	56.400
Productos químicos, combustibles y lubricantes	2.400
Productos de minerales no metálicos	1.200
Productos metálicos	1.200
Otros bienes de consumo	18.800
Servicios no personales	563.800
Servicios básicos	19.300
Alquileres y derechos	39.200
Mantenimiento, reparación y limpieza	6.000
Servicios profesionales, técnicos y operativos	200.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	238.120
Pasajes, viáticos y movilidad	61.180
Bienes de uso	243.000
Maquinaria y equipo	243.000
<b>TOTAL</b>	<b>1.572.500</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 8 - ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 54 Y 56

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARÍA .DE PROYECTOS DE URBANISMO  
.ARQUITECTURA .E INFRAESTRUCTURA.**

### **DESCRIPCIÓN:**

A través del Programa de Actividades Comunes se desarrollan aquellas tareas correspondientes a dirigir y coordinar los anteproyectos y/o proyectos ejecutivos de las Obras Públicas, en general, relacionadas con la infraestructura urbana y los espacios y edificios públicos, como así también el seguimiento del proceso proyectual para el logro de un producto final.

Incluye además fiscalizar, controlar, certificar e inspeccionar los proyectos que se realicen en el marco de su competencia.

A su vez es importante señalar las tareas relacionadas con la elaboración de los programas, planes y proyectos para cada ejercicio económico y la fiscalización de procedimientos de control para el cumplimiento de los indicadores de Gestión establecidos para el desempeño de la Subsecretaría.

Las tareas desarrolladas por la Subsecretaría tienden a asegurar el desarrollo de proyectos viales para la Ciudad, cumpliendo un rol prioritario dentro del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

La Subsecretaría actúa como nexo entre el Ministerio de Desarrollo Urbano y las Direcciones Generales dependientes, siendo el objetivo de la misma satisfacer las demandas y necesidades de dichas Direcciones.

Cubrir la necesidad de revitalizar los distintos sectores de la Ciudad, acompañando al desarrollo económico nacional y responder a demandas en temas claves como mejoras de tránsito, conectividad vial, infraestructura para seguridad, mejoramiento integral del espacio público.

Dada la naturaleza de la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura, esta no posee producto.

A través de sus dos Direcciones Generales afecta indirectamente toda la Ciudad, ya que los proyectos que se elaboran tienden a revitalizar áreas claves de la misma.

## Programa:8 ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 54 Y 56

Descripción: ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 54 Y 56

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA .DE PROYECTOS DE URBANISMO .ARQUITECTURA E INFRAESTRUCTURA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	514.690
Personal permanente	232.680
Asignaciones familiares	3.400
Asistencia social al personal	3.250
Gabinete de autoridades superiores	275.360
Bienes de consumo	71.400
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	1.650
Textiles y vestuario	660
Productos de papel, cartón e impresos	14.960
Productos de cuero y caucho	2.750
Productos químicos, combustibles y lubricantes	11.100
Productos de minerales no metálicos	1.650
Productos metálicos	1.430
Otros bienes de consumo	37.200
Servicios no personales	209.080
Servicios básicos	12.380
Alquileres y derechos	83.520
Mantenimiento, reparación y limpieza	11.880
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	6.270
Pasajes, viáticos y movilidad	95.030
Bienes de uso	150.550
Maquinaria y equipo	150.550
<b>TOTAL</b>	<b>945.720</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 5 - ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 16, 20, 24, 25 Y

31

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE INGENIERÍA Y OBRAS PUBLICAS**

**DESCRIPCIÓN:**

El Programa responde a la necesidad de desarrollo de actividades comunes para la instrumentación de las políticas, programas y proyectos que regulan la ejecución por terceros de las obras públicas específicas de acuerdo a un proyecto integral de desarrollo urbano.

Dentro de la Formulación Presupuestaria del Ministerio de Desarrollo Urbano se han definido los Programas, Proyectos y Obras que integran la misma, dentro de la cual se encuentran contenidas las Actividades Comunes de Ingeniería y Obras Publicas durante el ejercicio.

Esta Unidad Ejecutora posee la responsabilidad en lo referente a la coordinación de las actividades comunes a esta Subsecretaría.

Este Programa fue creado para desarrollar actividades comunes de Ingeniería y obras públicas, cuyo demandante en principio es la misma Subsecretaría.

El desarrollo en infraestructura urbana alcanza a todas la población en general, quienes son los usuarios finales de las obras ejecutadas por esta Subsecretaría a través de sus dependencias.

La infraestructura urbana es un servicio imprescindible que el Gobierno presta a sus habitantes ya que es el medio necesario para el desarrollo de cualquier tipo de obra de índole vial, hidráulica, arquitectónica y pública en general destinado a solucionar la problemática inherente a estas Unidades Ejecutoras.

**Programa:5 ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 16, 20, 24, 25 Y 31**

Descripción: ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 16, 20, 24, 25 Y 31

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	772.360
Personal permanente	399.010
Asignaciones familiares	7.610
Asistencia social al personal	4.490
Gabinete de autoridades superiores	275.360
Contratos por Tiempo Determinado	85.890
Bienes de consumo	67.951
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	5.000
Productos de papel, cartón e impresos	11.114
Productos químicos, combustibles y lubricantes	1.288
Productos de minerales no metálicos	1.504
Productos metálicos	7.520
Otros bienes de consumo	41.525
Servicios no personales	25.042
Servicios básicos	20.190
Mantenimiento, reparación y limpieza	752
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	724
Pasajes, viáticos y movilidad	376
Otros servicios	3.000
Bienes de uso	28.000
Maquinaria y equipo	28.000
Transferencias	55.000
Transferencias a instituciones provinciales y municipales para financiar gastos de capital	55.000
<b>TOTAL</b>	<b>948.353</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 16 - ATENCIÓN DE INTERFERENCIAS EN INSTALACIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE INGENIERÍA Y OBRAS PÚBLICAS**

### DESCRIPCIÓN:

El Programa responde a la necesidad de unificar los diversos sistemas de información, planificación y control existentes, reemplazándolos por uno solo que centralice y organice la información dispersa, con la finalidad de disminuir al máximo los riesgos operacionales en la vía pública en términos materiales y humanos.

Dentro del Plan de Acción del Gobierno de la Ciudad, el Ministerio de Desarrollo Urbano ha definido las obras que integran el Plan Plurianual de Inversiones, dentro del cual se encuentran contenidos los proyectos, y la ejecución de obras del SISTEMA INFORMÁTICO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y ARQUITECTURA URBANA.

Este Programa fue creado para reducir a su mínimo exponente la incidencia de la responsabilidad del GCBA en los accidentes ocurridos en la vía pública con motivo de trabajos realizados en la misma. Así como generar una herramienta de gestión de gobierno que permita aumentar la eficacia y eficiencia de las áreas de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires relacionadas con los trabajos en la vía pública, brindándoles el apoyo informativo necesario.

El desarrollo en infraestructura urbana alcanza a todas la población en general, quienes son los usuarios finales de las obras ejecutadas por esta Subsecretaría a través de sus dependencias.

El objetivo de este programa es lograr el cumplimiento de la Ley 1852, para que los responsables y titulares de instalaciones o conductos subterráneos actualicen y provean información confiable a las empresas o demás personas que ejecuten obras en la Ciudad de Buenos Aires.

Para lograr, de esta manera, optimizar:

- .- La accesibilidad al sistema -traducida en menor tiempo para la obtención de información-
- .- La confiabilidad -evitando superposición o pérdida de datos-
- .- La seguridad -reduciendo al mínimo la inexactitud de la información-
- .- La durabilidad -implementando un sistema funcional, moderno, dinámico y actualizable de manera que no se convierta en obsoleto-

Finalmente disminuyendo así al máximo los riesgos operacionales en la vía pública en términos materiales y humanos.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 16 - ATENCIÓN DE INTERFERENCIAS EN INSTALACIONES DE SERVICIOS PÚBLICOS**

El producto final a obtener, no resulta cuantificable ni se puede definir con unidad de medida, pues las acciones y resultados se reflejan sobre los productos finales de los programas de las Unidades Ejecutoras dependientes de esta Subsecretaría.

Por las características de las acciones que se desarrollan, el volumen de producción no resulta cuantificable por lo expuesto precedentemente.

Además de lo expuesto en puntos anteriores, la herramienta que resulta del programa, será de utilidad para facilitar el control y planificación de redes subterráneas, de áreas de espacio público, compresible del espacio aéreo, subterráneo, así como de edificios que sean asiento de dependencias del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Debiendo reconocer que la infraestructura urbana es un servicio imprescindible que el Gobierno presta a sus habitantes ya que es el medio necesario para el desarrollo de cualquier tipo de obra de índole vial, hidráulica, arquitectónica y pública en general destinado a solucionar la problemática inherente a toda la sociedad.

**Programa:16 ATENCION DE INTERFERENCIAS EN INSTALACIONES DE SERVICIOS PUBLICOS**

Descripción: ATENCION DE INTERFERENCIAS EN INSTALACIONES DE SERVICIOS PUBLICOS

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes de consumo	42.990
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	4.580
Productos de papel, cartón e impresos	9.440
Productos metálicos	7.520
Otros bienes de consumo	21.450
Servicios no personales	10.400
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	10.400
Bienes de uso	2.890.900
Construcciones	2.860.000
Maquinaria y equipo	30.900
<b>TOTAL</b>	<b>2.944.290</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE INGENIERÍA Y OBRAS PÚBLICAS**

### DESCRIPCIÓN:

La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, en su artículo 27º, inciso 6, expresa: La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el Área Metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: "La protección, saneamiento, control de la contaminación, y mantenimiento de las áreas costeras del Río de la Plata y de la cuenca Matanza-Riachuelo, de las sub-cuencas hídricas y de los acuíferos".

Es en ese marco que, por Decreto Nº 477-GCBA-96 (BOCBA Nº 80), se creó el Área Gestión de la Ribera como organismo con nivel de Dirección General, con el objeto de ordenar e impulsar su desarrollo para transformarla en un espacio urbano de la más alta calidad y solucionar los conflictos existentes y, por la otra, de realizar un pormenorizado e integral relevamiento tanto de la normativa inherente a la definición de los límites territoriales, como de los planteos gráficos que han permitido su actual y futura caracterización, con el objeto de formular un anteproyecto de legislación que los recopile, precise y ordene.

El Área, a través del ex-Programa Buenos Aires y el Río, hoy Recuperación de la Ribera, ha trabajado en sus doce años de existencia tanto en los objetivos que le dieron origen como en otros que se fueron sumando con el transcurso de los años, esto en términos de estrategias, obras físicas, gestiones y acciones a realizar. Estas actividades se realizan coordinando y trabajando en forma transversal con las diferentes jurisdicciones, con las Organizaciones No Gubernamentales interesadas y promoviendo su sostenimiento en el tiempo mediante la formulación de un Plan de Manejo. Por Resolución Nº 510-GCBA/MEPGC-06 (BOCBA Nº 2.566), se aprueba el texto actualizado y ordenado del referido Programa Buenos Aires y el Río, su Plan de Manejo y el Sistema de Indicadores Ambientales, denominado Documento Base, lográndose con esto un mejor grado de eficiencia, eficacia y economía en su accionar.

Las condiciones de posibilidad construidas desde este organismo han permitido abrir nuevos escenarios para la gestión del frente fluvial de la Ciudad; su conocimiento y experiencia han sido reconocidos por el Estado Nacional, al declararlo de Interés Nacional durante el año 2002, por Resolución 219/2002 publicada el 18/06/2002 de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación

El área de acción del Programa Recuperación de la Ribera abarca el sector comprendido por el río, conformado aproximadamente por 900 Hectáreas, extendiéndose sobre la ribera del Río de la Plata desde el límite Norte de la Ciudad de

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

Buenos Aires con la Provincia de Buenos Aires (Ciudad y Partido de Vicente López), hasta el borde de la margen izquierda de la ribera del Riachuelo, en su desembocadura en el estuario, y por 1.100 Ha a lo largo de la margen izquierda del Riachuelo, desde Puente La Noria hasta su desembocadura en el Río de la Plata, involucrando la Cuenca Matanza-Riachuelo; totalizándose consecuentemente 2.000 Ha.

Entre 1966 y 1996 la zona costera se vio afectada en cuanto a su uso por un proceso de escaso ordenamiento previo que, naturalmente, dificultó la formulación de respuestas efectivas a las expectativas y requerimientos de la Ciudad, caracterizándose esa dinámica de cambio bajo concepciones de fragmentación y de inestabilidad, manifestadas de distintas maneras.

La fragmentación no sólo resultó de las múltiples funciones y usos que cada sector costero presenta, sino también de las formas de administración de las distintas actividades donde se superponen jurisdicciones y competencias; téngase presente que la secuencia de usos desde el Norte hacia el Sur presenta una gran variedad de actividades y formas de ocupación de la costa con fines recreativos, educativos, culturales, portuarios, ferroviarios, y asimismo la localización de grandes instalaciones para la infraestructura de servicios de la Ciudad, abarcando desde una planta potabilizadora del sistema de aguas, hasta grandes usinas del sistema eléctrico.

Las mayores evidencias de la inestabilidad de la costa pueden encontrarse en los procesos de relleno, la creciente degradación de las aguas, la obstrucción del escurrimiento de los arroyos que llegan al Río de la Plata, la expansión de los asentamientos precarios, la fragilidad del medio en el Área Reserva Ecológica Costanera Sur frente a los continuos incendios, la proliferación de las concesiones anteriormente otorgadas que han impedido el libre acceso y la vista del Río, y la circulación del tránsito pesado por las áreas recreativas, sin perder de vista la inseguridad que existía en la protección y la defensa de los derechos de la comunidad y la explosión de iniciativas aisladas, de gran magnitud, que carecían de la evaluación del impacto ambiental al que dichas circunstancias daban lugar.

El proyecto impulsado por el Área de Gestión de la Ribera contempla, entre otros aspectos, la generación de nuevos espacios públicos, sectores de recreación, paseos, espacios verdes, etc., con un franco contacto del público con el río, con un beneficio social originado en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad.

Tanto estos nuevos paseos como los espacios verdes por sobrevenir, en su generalidad se hallarán ubicados en áreas que progresivamente han sido ganadas al Río de la Plata en los últimos 50 años, mediante su relleno con residuos sólidos

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

provenientes de las demoliciones y de las excavaciones a las que han dado lugar las obras, tanto públicas como privadas, desarrolladas en el ámbito de la Ciudad.

Al respecto debe tenerse presente que, sin perjuicio de lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, desde hace más de 80 años ésta ejerce jurisdiccionalmente sus competencias en las obras efectuadas en la ribera del Río de la Plata, y las que puedan efectuarse en el frente costero, en todo cuanto se refiere a los poderes locales merced a lo determinado por medio del Decreto Nacional del 04-05-927.

A ello se agregan por una parte las determinaciones del Código Civil, en particular su artículo 2639 y, por la otra, las sucesivas leyes que han caracterizado las áreas generadas por los rellenos, estableciendo en algunos casos el dominio de la Ciudad de Buenos Aires sobre ellas.

De tal modo la recuperación de los espacios públicos que componen las riberas de la Ciudad para su uso recreativo y turístico, y la conformación de nuevos sectores de similares características con material de relleno, vienen constituyendo objetivos básicos que deben ser atendidos por el Área, a los cuales se agregan emprendimientos tales como: el incremento y la jerarquización del patrimonio urbano existente en el sector; el fomento de la cultura del Río en términos de la protección ecológica, el mantenimiento, el saneamiento, y el tratamiento adecuado de esas características por parte de sus usuarios, revirtiendo las recurrentes conductas desaprensivas de quienes residen, transitan o hacen uso de esos espacios.

Desde el punto de vista ambiental los objetivos procurados por el Área comprenden la generación y obtención de información sobre las características ecológicas y el estado de contaminación de las aguas costeras, tendiente a establecer una serie recurrente de parámetros físicos, químicos y bacteriológicos, con frecuencia estacional, labor llevada a cabo en coordinación con el proyecto FREPLATA PNUD GEF.

Estas determinaciones sobre la calidad del agua del Río de la Plata, en su proceso de caracterización y medición, han sido coordinadas con los gobiernos municipales ribereños del Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires (Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, Avellaneda, Berazategui, Quilmes, Ensenada, y Berisso), y sus similares de la República Oriental del Uruguay (Colonia, San José, Montevideo y Maldonado), llevándose a cabo en forma conjunta.

También se ha planteado la necesidad de tener un Sistema de modelización hidrodinámica del Río de la Plata, que posibilite el análisis y la predicción de fenómenos hidrodinámicos vinculados con el Río de la Plata, la línea de costa de la

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

Ciudad, la desembocadura de los arroyos y los niveles de contaminación de las aguas de escorrentía por ellos transportadas.

La Ciudad no ha desarrollado, de un modo recurrente, herramientas que permitan evaluar con precisión las consecuencias de la permanente modificación de la línea de costa de la Ciudad a través de los rellenos producidos en su borde, ni lleva registro preciso que posibilite la identificación de las zonas más o menos contaminadas. El Programa Recuperación de la Ribera procura desarrollar una herramienta que permita evaluar la posible utilización de zonas ribereñas para espacios y parques públicos y la situación de contaminación del Río de la Plata a lo largo de sus costas, tendiendo a lograr con el tiempo la rehabilitación de playas y balnearios en sectores conformados a ese fin.

La Ciudad debe planificar para los próximos 30 años y para ello debe contar con herramientas predicativas que den sustento técnico a la toma de decisiones. El proyecto se encuentra íntimamente relacionado con el Monitoreo de Calidad de Agua del Río de la Plata.

Sobre este punto existen diversos modelos matemáticos calibrados sobre el Río de la Plata en Instituciones Públicas. El proyecto pretende la utilización y particularización de alguno de ellos para la escala adecuada y el uso específico solicitado (AySA -Agua y Saneamientos Argentinos - FI UBA - Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Buenos Aires - INA -Instituto Nacional del Agua); al respecto se está trabajando con la Agencia de Control Ambiental.

El sector comprendido por el borde de la margen izquierda del Riachuelo, Cuenca Matanza-Riachuelo, se encuentra afectado por diversos problemas ambientales y de salubridad, característicos de dicha costa en toda su extensión, originados por una parte por el deplorable estado que presentan las aguas, resultante del vuelco de desechos y residuos cloacales desde muy antigua data, como así también de la degradación a la que se ven sometidos los cascos hundidos y abandonados a su suerte, y por la otra por una recurrente conducta desaprensiva de quienes residen, transitan o hacen uso de los espacios públicos que conforman el área, afectando sensiblemente las posibilidades de alcanzar niveles adecuados de conservación y mantenimiento del lugar por medio de los procedimientos usualmente implementados, habiéndose llegado a la conformación de basurales a cielo abierto.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, desde el año 1999 y conforme lo dispuesto mediante la Ley Nº 119 (BOCBA Nº 610 del 14/01/1999), es parte integrante del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, creado por Decreto Nacional Nº 482-95 (BORA Nº 28.237), complementado por Decreto Nacional Nº 180-99 (BORA Nº 29.108), relacionado con la remoción y disposición de embarcaciones en situación legal irregular.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

Dicha Ley autorizó al Poder Ejecutivo a celebrar con el precitado Comité Ejecutor un convenio de préstamo, subsidiario del Contrato de Préstamo Nº 1.059/OC-AR efectuado con el Banco Interamericano de Desarrollo.

Complementariamente, por Decreto Nº 822-GCBA-03 (BOCBA Nº 1.720 del 26/06/03), se ratificó el Convenio Marco suscripto el 22-05-03 entre el entonces Secretario de Medio Ambiente y Planeamiento Urbano y el Miembro Coordinador del Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y de Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, por medio del cual se estableció un programa de colaboración e intercambio recíproco de información y de asistencia técnica, a fin de concretar las tareas necesarias tendientes para lograr la liberación de obstáculos de la vía navegable y el libre escurrimiento de las aguas de la ribera norte del Riachuelo.

El Área ha venido asistiendo a la autoridad de la Cuenca Matanza-Riachuelo (Ley Nacional Nº 26.168, por la cual se crea la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo como ente de derecho público interjurisdiccional, en el ámbito de la Secretaría de Estado de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Jefatura de Gabinete de Ministros (cfr.: Ley GCABA Nº 2.217, adhesión a la ley nacional precitada (BOCBA Nº 2.613 del 26/01/2007)).

De tal modo el Gobierno de la Ciudad se encuentra autorizado a realizar las tareas de reflotamiento o extracción de los buques o artefactos navales hundidos en la Ribera Norte del Riachuelo, que hayan sido abandonados a favor del Estado Nacional, esto a través de la Prefectura Naval Argentina, en cumplimiento del Convenio Especifico Nº 1, registrado en la Escribanía General bajo el Nº 2.738 el 27-10-2005, firmado entre dicha fuerza de seguridad y el GCBA, vínculo oportunamente gestionado por el Área.

Se ha entendido que medidas como las reseñadas, además del beneficio social emergente, originado en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, promueven un incremento de las ventajas competitivas en pro de la captación de inversiones en el marco del Mercado Común del Sur, sin por ello perder de vista el efecto positivo tanto en el mercado de trabajo, por la demanda de mano de obra a la cual dan lugar las obras y servicios que sobrevienen en su marco, como en la recaudación fiscal, como consecuencia del incremento en la valorización inmobiliaria.

Las funciones antes referidas coinciden con el interés del Gobierno de la Ciudad en el reestablecimiento del vínculo de la Ciudad con el Río; razón por la cual el Área de Gestión de la Ribera ha trabajado de manera coordinada y transversal con los restantes organismos de la misma estructura funcional, es decir del Ministerio de Desarrollo Urbano, como asimismo con sus similares dependientes de otros

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

Ministerios, tales como el de Ambiente y Espacio Público, Desarrollo Económico, Hacienda, etc.

Las acciones tendientes a la conformación de nuevos territorios, tanto en sectores de la Costanera Norte (terraplén de conformación del área identificada como Bahía Protegida, Av. Rafael Obligado y calle La Pampa) como en la Costanera Sur (futuro terraplén de conformación del área identificada como Ampliación Áreas Ribereñas - Isla De Marchi, ubicado en la ribera, en correspondencia con la prolongación hacia el río de la Av. España, ingresando en la Isla De Marchi), constituye la consecuencia natural de la asignación de un destino concreto a la tierra originada por las excavaciones, y los escombros resultantes de las demoliciones, de las distintas obras, tanto públicas como privadas, que se llevan a cabo en el ámbito de la Ciudad.

A través de los distintos anuncios de obras públicas que reseña la prensa, el Área de Gestión de la Ribera registra un escenario de disposición final de suelos para los próximos meses de un orden superior a los 12.000.000 m<sup>3</sup>, resultante del siguiente detalle: Plan Hidráulico: Aliviador Arroyo Maldonado: 500.000 m<sup>3</sup>; restantes aliviadores = ~1.500.000 m<sup>3</sup>; nuevas líneas de transporte subterráneo de pasajeros: ~3.200.000 m<sup>3</sup>, conexión autopistas Buenos Aires-La Plata con Illia: 800.000 m<sup>3</sup>; soterramiento FFCC Gral. Sarmiento: ~2.000.000 m<sup>3</sup>; interceptores Riachuelo y Costanera Sur y emisario, AYSA = ~2.000.000 m<sup>3</sup>, Dragado canales Norte y Costero: 1.500.000 m<sup>3</sup>, y obras varias públicas y privadas: 500.000 m<sup>3</sup>.

En la caracterización de estos planteos el Gobierno de la Ciudad ha entendido que, si bien ésta es jurídica y políticamente un distrito distinto del conurbano bonaerense, en el plano urbanístico y demográfico constituyen un continuo, un fenómeno urbano único e indisoluble, razón por la cual corresponde aplicar racionalidad a las políticas de planeamiento, poniendo en marcha un desarrollo estratégico complementario, el cual da lugar a programas urbanos como el que nos ocupa, proyectados con el objetivo de recuperar áreas deprimidas o degradadas, poniendo en valor el espacio urbano, y generando oportunidades de inversión.

Ellas habrán de comprender la ampliación, el saneado, el acondicionamiento y el mejoramiento, mediante la realización de las correspondientes y necesarias obras, del área capitalina que conforma la ribera del Río de la Plata y la Cuenca Matanza-Riachuelo, en pro de mejorar la calidad de vida en la misma, los niveles de seguridad que en ellas se registran, y el estado de presentación de los espacios públicos que la componen, propendiendo a que ello se haga extensivo al área provincial, en beneficio de las aproximadamente cinco millones de personas que en total la habitan.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA

Las acciones cumplidas por el Área de Gestión de la Ribera responden a un modelo de gestión que comprende, además de la Unidad Ejecutora que ella conforma, una Unidad de Seguimiento, integrada por una serie de organizaciones no gubernamentales (ONG's), con intereses en tal cometido.

El Programa Recuperación de la Ribera, como herramienta transformadora y concurrente al mejor desarrollo urbano de la Ciudad, por lo demás parte integrante de un complejo de similares características a llevarse a cabo en otras áreas del Ministerio o de la Administración, es un conjunto de políticas gubernamentales antes que de proyectos específicos. La diferencia radica en el hecho de que las políticas se implementan en un ámbito de acuerdos, teniendo en cuenta el desarrollo general de la Ciudad, en tanto los proyectos particulares de cada zona se elaboran en un marco de trabajo interdisciplinario, generando soluciones, con la idea prospectiva a la cual el plan quiere encaminar su gestión.

Las obras y acciones llevadas a cabo a lo largo del tiempo y el hecho de poner a disposición de los usuarios una serie de espacios públicos ribereños de adecuado nivel de presentación, han sido recibidos con beneplácito por parte de la población; a modo de reseña se señala que alrededor de 3.000 a 5.000 personas, según la época del año, visitan el espacio público conocido como Parque de los Niños. Ha sido posible advertir en general la aprobación de los usuarios que progresivamente vienen sumándose en el aprovechamiento de las distintas mejoras incorporadas. La introducción de estas mejoras sólo puede ser llevadas a cabo en etapas, conforme la asignación de recursos disponibles susceptibles de ser aplicados a ese fin.

Las campañas llevadas a cabo por el Área en materia del cuidado del espacio público, paulatinamente han dando sus frutos.

Sin embargo las razones precedentemente reseñadas sobre el Riachuelo implican que, en el caso de no coordinarse su atención como una problemática específica y concreta, la significativa degradación que presenta el medio ambiente y la inadecuada calidad de vida a la que se ven sometidos los habitantes del lugar, habrá de repercutir en sus condiciones sanitarias.

En la práctica la severa problemática ambiental a la que se hace referencia, que afecta la Cuenca Matanza-Riachuelo comprende, y en consecuencia alcanza, a todos los habitantes tanto de la Ciudad de Buenos Aires, como a parte de los residentes en el Gran Buenos Aires y partidos vecinos (entre ellos, Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda), que se ven atravesados por el Río de la Matanza, continuado por el Riachuelo, antiguamente denominado Río o Riachuelo de los Navíos.

De tal modo se entiende que, los inconvenientes que implican las referidas conductas desaprensivas, básicamente originarias del cuadro descrito, son pasibles

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA

de paulatina modificación a través de una serie de tratamientos e intervenciones en el sector, de entidad progresiva, conforme lo posibiliten las asignaciones destinadas a ese fin.

El Programa Recuperación de la Ribera posee como Objetivos Generales:

- recuperar los Parques y el Río para los ciudadanos;
- alentar la integración paisajística y funcional de la Ciudad y el Río;
- integrar el área costera desde Núñez hasta el Puente de la Noria;
- mejorar los espacios públicos con destino a la recreación social y el turismo;
- promover el desarrollo urbano de la zona, en función de su evaluación como conjunto;
- implementar un circuito de paseo-parque, peatonal-vehicular, que recorra toda el área;
- impulsar proyectos de integración de la Ciudad Universitaria con el área urbana;
- concretar una nueva vía costanera de borde en el Riachuelo;
- optimizar el ordenamiento del tránsito y el transporte en el área;
- promover la formación de áreas recreativas, con llegada a la ribera, de libre acceso;
- compatibilizar las tendencias sobre flora y fauna silvestre con el esparcimiento humano;
- evaluar el impacto del desarrollo urbano en el marco del Programa Urbano Ambiental;
- evaluar desarrollos de programas de radicación habitacional e industrial no contaminante;
- incorporar nuevo territorio a la Ciudad, vía el relleno proveniente de obras de infraestructura originadas en su ámbito, poniendo en valor el espacio urbano y generando oportunidades de inversión.
- recuperar las tierras asignadas o pertenecientes a la Ciudad, alternativamente ocupadas por terceros.
- promover un marco legal que asegure el fortalecimiento y la continuidad del Programa.

Las conductas observadas por la población en la medida que toma contacto con el borde, abre oportunidades al proyecto para:

Fomentar la cultura de lo vinculado con el río, en escuelas, universidades, foros, y por medio de las Comunas (ex-Centros de Gestión y Participación);

Concretar la recuperación de los espacios públicos ribereños, no afectados al uso público, ubicados en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires;

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA

Desarrollar acciones de mitigación de la contaminación en el frente fluvial y los arroyos tributarios;

Concurrir en apoyo de las gestiones orientadas a la recuperación de las riberas del área metropolitana, desde la localidad de Tigre hasta la localidad de La Plata.

Financiar con fondos públicos aquellas obras de infraestructura que posean un elevado contenido social;

Evaluar y ordenar, jurídica y económicamente, las concesiones vigentes sobre espacios públicos de la ribera;

Promover en la población el uso adecuado de la ribera como zona territorial de recreación y esparcimiento;

Propender a la transformación de sectores del borde costero en lugares aptos para el uso recreativo de sus aguas.

Las acciones del Programa Recuperación de la Ribera, entendidas como políticas públicas, tienen como fin concretar tanto bienes públicos tangibles (obras) en el Proyecto Obras de Recuperación de la Ribera, como intangibles en las actividades "Recuperación del Río" y "Recuperación del Riachuelo" (establecer para el área de competencia nuevos paradigmas en los usos y costumbres, difundir éstos, propender a su mejor comprensión, contribuir a la educación de sus usuarios, etc.).

Durante los años de su existencia, el Área de Gestión de la Ribera ha tenido una producción en bienes públicos tangibles de 113 Ha, de los cuales 64 Ha se encuentran en uso, 55 Ha en obra, y una proyección entre obras a iniciar y en proyecto para el PPI 2009-2011 del Programa Recuperación de la Ribera de 612 Ha.

Entre 2007 y 2008 el Área recuperó 33.000 m<sup>2</sup> respecto de los terrenos propiedad del Gobierno de la Ciudad que ocupaba el Club Atlético Sefardí Argentino, con el objeto entre otros de trazar una vía pública que mejore la accesibilidad al Parque de los Niños.

Sobre los bienes intangible, el Área trabaja en el seguimiento de las obras que ella genera, en coordinación con la SS de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura; en la difusión de la ribera en distintos programas comunicacionales con las Comunas (ex-CGYP) de la zona; con distintas escuelas de la Ciudad, acercando a los niños al reconocimiento de los parques ribereños; en la transmisión del monitoreo de la calidad del agua; en la elaboración del Plan de Manejo, tanto para el Río como para el Riachuelo, y en la interrelación con distintos ministerios.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

Con el Ministerio de Desarrollo Económico, a través de la Dirección General de Concesiones, se trabaja en la recuperación de las concesiones sobre la costa ribereña; con el Ministerio de Ambiente y Espacio Público a través de sus distintas dependencias (disposición de tierra y escombros para relleno, o trabajos en conjunto con la Dirección General de Espacios Verdes), con la Escribanía General; con la Procuración General y con el área de catastro por el recupero de tierras; con el Ministerio de Cultura en el proyecto "Buenos Aires, paisaje cultural de la humanidad" (UNESCO); con el Consejo de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes a través del Programa "Buenos Aires, ciudad amiga de los niños" (Ley Nº 114 y Decreto 1.208-GCABA-05, BOCBA 2.258), con distintas dependencias de la misma Jurisdicción, etc.

El volumen de producción se encuentra condicionado por una recurrente reducción en la composición de los recursos humanos producida en los últimos meses (la dotación de personal que en diciembre 2007 alcanzaba 44 personas, actualmente la integran 24 agentes, desagregados de la siguiente manera: 7 planta permanente, 15 contratados por la modalidad de empleo público "Dto. 948" ó "Res. 959" y 2 contratos de locación de obra), reducción originada por una parte en los cortos lapsos fijados para la renovación de las contrataciones, factor de inestabilidad éste que por una parte induce renunciaciones y por la otra no facilita el desarrollar emprendimientos que requieran específicos y determinados niveles de aplicación y capacitación.

La Necesidad Real o Revelada planteada por el Área para este PPI 2009-2011, es de 6.973.184 m<sup>2</sup> de espacio público recuperado, no factible de ser cubierta en un solo Ejercicio presupuestario.

Para el presupuesto 2009 se ha previsto un producto final de 2.027.822 m<sup>2</sup> de espacio público recuperado.

Esta programación solo podrá efectivizarse con la conjunción favorable de varios factores, no solo de financiación, sino de las acciones emanadas de los circuitos administrativos que tienen su origen en el nuevo esquema organizacional implementado, cambio en la demanda o en las situaciones de replanteo en las políticas públicas establecidas para el área, etc..

La diferencia que existe entre la Necesidad Total, 20.000.000 m<sup>2</sup>, y la Revelada, se debe a dos circunstancias, una, como dijimos anteriormente, la fragmentación de la zona de acción, resultado de las múltiples funciones y usos que cada sector costero presenta, donde se superponen jurisdicciones y competencias; presentando una gran variedad de actividades y formas de ocupación de la costa, y la otra, la incorporación en los sucesivos PPI por parte del Área de intervenciones que procuran reducir la brecha, no resultando posible satisfacer la totalidad de la misma, por los inconvenientes planteados.

## **DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009**

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 20 - RECUPERACIÓN DE LA RIBERA**

El presente proyecto conforma un Programa, que se corresponde con ejercicios anteriores, de carácter Permanente, datando del ejercicio 1996.

Los problemas y necesidades planteados en la descripción del Programa, son de tipo incremental, ya que la incierta inestabilidad de esta zona, hace que las dificultades se modifiquen permanentemente.

## Programa:20 RECUPERACION DE LA RIBERA

Descripción: RECUPERACION DE LA RIBERA

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Ecología

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	1.273.270
Personal permanente	550.970
Asignaciones familiares	12.270
Asistencia social al personal	6.380
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	556.790
Bienes de consumo	111.700
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	9.400
Textiles y vestuario	5.900
Productos de papel, cartón e impresos	32.050
Productos de cuero y caucho	3.200
Productos químicos, combustibles y lubricantes	7.750
Productos de minerales no metálicos	1.900
Productos metálicos	9.150
Otros bienes de consumo	42.350
Servicios no personales	165.170
Servicios básicos	3.120
Alquileres y derechos	68.700
Mantenimiento, reparación y limpieza	8.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	62.750
Pasajes, viáticos y movilidad	22.600
Bienes de uso	145.187.143
Construcciones	145.096.643
Maquinaria y equipo	86.100
Libros, revistas y otros elementos coleccionables	2.000
Otros bienes de uso	2.400
<b>TOTAL</b>	<b>146.737.283</b>

PRESUPUESTO FISICO			
VARIABLE	DENOMINACION	U.MEDIDA	CANTIDAD
Meta	ESPACIOS PUBLICOS RIBEREÑOS RECUPERADOS	METRO CUADRADO	2.027.822

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 25 - EJECUCIÓN Y REHABILITACIÓN DE OBRAS  
COMPLEMENTARIAS

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL OBRAS DE ARQUITECTURA**

### DESCRIPCIÓN:

El desarrollo del medio físico sobre el cual se constituye la Ciudad de Buenos Aires, en lo concerniente a los sitios públicos, implica la adopción de acciones tendientes a la mejora de la calidad ambiental a través de la ejecución de obras civiles específicas de acuerdo a un proyecto integral de desarrollo urbano.

Las intervenciones urbanas encaradas por esta Jurisdicción, operan directamente sobre la resolución o eliminación de problemas o inconvenientes en la relación entre su diseño original y el óptimo uso posible del sitio o elemento arquitectónico.

Dentro del Plan de Acción del Gobierno de la Ciudad, el Ministerio de Desarrollo Urbano ha definido las obras que integran el Plan Plurianual de Inversiones, dentro del cual se encuentran contenidos los proyectos, y la ejecución de obras de Infraestructura, Ingeniería y Arquitectura a encarar durante cada ejercicio.

En este abordaje del problema que el Ministerio realiza, esta Unidad Ejecutora posee la responsabilidad en lo referente a la ejecución de las Obras de carácter Arquitectónico.

La demanda proviene de la población en general, quien constituyen los usuarios finales de las obras de arquitectura que se ejecutan.

Las oportunidades nacen de la existencia de una gran cantidad de sitios públicos que requieren una inteligente intervención arquitectónica, y se tornan factibles a través de la disponibilidad de recursos para afrontar las obras.

Si bien toda intervención posee como objetivo, brindar la mejor de las opciones posibles para la resolución de una situación conflictiva existente, resulta inevitable durante la ejecución de las obras el surgimiento de algún reclamo o disconformidad por parte de vecinos o usuarios particulares que se vean temporal o parcialmente perjudicados.

El producto final es la obra arquitectónica construida apta y funcional para un uso público determinado.

El volumen de producción esta condicionado principalmente por los recursos económicos disponibles al momento de ejecutar las obras, luego por los recursos

## **DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009**

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 25 - EJECUCIÓN Y REHABILITACIÓN DE OBRAS  
COMPLEMENTARIAS**

humanos con que se cuenta para la gestión de las mismas y en menor medida los recursos físicos de que se dispone para la implementación de la gestión.

La viabilidad de incrementar la capacidad de producción, esta íntimamente ligada con la disponibilidad de contar con mas y mejores profesionales capaces de verificar y controlar el mejor desarrollo de las obras, lo cual repercutirá directamente en el nivel de calidad resultante.

Mediante la ejecución de obras de arquitectura concebidas en base a un proyecto integrador de las distintas problemáticas del sitio se obtiene un elevado grado de satisfacción de las necesidades de los usuarios destinatarios de la intervención, asemejando de esta manera la demanda efectiva a la potencial.

**Programa:25 EJECUCION Y REHABILITACION DE OBRAS  
COMPLEMENTARIAS**

Descripción: EJECUCION Y REHABILITACION DE OBRAS COMPLEMENTARIAS

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL OBRAS DE ARQUITECTURA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	1.162.520
Personal permanente	708.930
Asignaciones familiares	9.190
Asistencia social al personal	6.370
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	291.170
Bienes de consumo	39.287
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	1.300
Textiles y vestuario	130
Productos de papel, cartón e impresos	21.250
Productos químicos, combustibles y lubricantes	400
Otros bienes de consumo	16.207
Servicios no personales	124.388
Mantenimiento, reparación y limpieza	111.288
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	13.100
Bienes de uso	60.783.896
Construcciones	60.564.046
Maquinaria y equipo	219.850
<b>TOTAL</b>	<b>62.110.091</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	OBRAS COMPLEMENTARIAS REHABILI	METRO CUADRADO	610.772

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 10 - PROYECTO ESPECIAL TEATRO COLON

**UNIDAD RESPONSABLE: UNIDAD PROYECTO ESPECIAL TEATRO COLON**

**DESCRIPCIÓN:**

Mediante la sanción del Decreto 589/08 se creó la Unidad de Proyecto Especial del Teatro Colón.

Encuadra presupuestariamente los gastos de funcionamiento de la Unidad Proyecto Especial del Teatro Colón, que tiene a su cargo la competencia para el diseño, implementación, contratación, ejecución, control y fiscalización de todas las obras correspondientes al Teatro Colón.

Dentro de su competencia llevará a cabo planes, programas y proyectos específicos que son susceptibles de adaptación a las necesidades de funcionamiento de la organización, pudiendo modificarse en ellas, tanto la definición de objetivos como la asignación de recursos humanos afectados, a medida que se vayan cumpliendo las metas establecidas en su definición preliminar.

Su objetivo fundamental será la optimización del trámite administrativo de los proyectos, agilizando la comunicación entre las áreas y brindando respuestas eficientes a los reclamos de la gestión, constituyendo proyectos especiales, entendiendo como tales aquellos que presupuestariamente se encuentran en la órbita de otras Jurisdicciones del Gobierno de la Ciudad.

## Programa:10 PROYECTO ESPECIAL TEATRO COLON

Descripción: PROYECTO ESPECIAL TEATRO COLON

Unidad Ejecutora: UNIDAD PROYECTO ESPECIAL TEATRO COLON

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Bienes de consumo	120.400
Productos de papel, cartón e impresos	73.200
Otros bienes de consumo	47.200
Servicios no personales	57.200
Alquileres y derechos	15.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	10.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	19.200
Pasajes, viáticos y movilidad	3.000
Otros servicios	10.000
Bienes de uso	45.000
Maquinaria y equipo	45.000
<b>TOTAL</b>	<b>222.600</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 11 - PROYECTO ESPECIAL MASTER PLAN CENTRO CÍVICO  
SIGLO XXI

**UNIDAD RESPONSABLE: UNIDAD PROYECTOS ESPECIALES .MASTER PLAN  
CENTRO CÍVICO SIGLO XXI**

### **DESCRIPCIÓN:**

Mediante la sanción del Decreto nro. 920/2008 se creó la Unidad de Proyecto Especial Master Plan Centro Cívico Siglo XXI.

El presente Programa encuadra presupuestariamente los gastos de Funcionamiento de dicha U.P.E. que tiene a su cargo la programación, diseño, implementación, contratación, ejecución, control y fiscalización de todos los proyectos y las obras correspondientes al Master Plan del Centro Cívico Siglo XXI.

Dentro de su competencia llevará a cabo planes, programas y proyectos específicos que son susceptibles de adaptación a las necesidades de funcionamiento de la organización.

Su objetivo fundamental será la optimización del trámite administrativo de los proyectos, agilizando la comunicación entre las áreas y brindando respuestas eficientes a los reclamos de la gestión.

**Programa:11 PROYECTO ESPECIAL MASTER PLAN CENTRO CIVICO  
SIGLO XXI**

Descripción: PROYECTO ESPECIAL MASTER PLAN CENTRO CIVICO SIGLO XXI  
Unidad Ejecutora: UNIDAD DE PROYECTOS ESPECIALES MASTER PLAN CENTRO. CIVICO  
SIGLO XXI

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes de consumo	7.200
Productos de papel, cartón e impresos	3.200
Otros bienes de consumo	4.000
Servicios no personales	421.200
Servicios profesionales, técnicos y operativos	406.800
Pasajes, viáticos y movilidad	14.400
Bienes de uso	43.400
Maquinaria y equipo	43.400
<b>TOTAL</b>	<b>471.800</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 6 - ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 40, 41, 42, 43,  
44 Y 45

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE**

### DESCRIPCIÓN:

Entender el funcionamiento de un sistema integrado de transporte elaborando las medidas y coordinando las acciones que permitan el desarrollo del tránsito y el transporte en la Ciudad de Buenos Aires, en condiciones de eficiencia, de conformidad con la legislación y la normativa vigente. Además, Promover los estudios y acciones que tiendan al perfeccionamiento del sistema.

Dentro del programa general de ésta Subsecretaría planteado para el 2009 se encuentran prioridades de Agenda que resultaran particularmente convenientes, en términos de beneficios sociales generados por ahorros de tiempo de viaje, reducción en el consumo de combustible y disminución de accidentes de tránsito.

Se trata de programas tendientes a mejorar la calidad del Tránsito y del Transporte de todos los usuarios de la vía pública, por lo tanto, los demandantes son ésta Subsecretaría y sus Direcciones Generales dependientes de Tránsito y de Transporte.

Todas las actividades comunes apuntan a mejorar los Sistemas de Transporte y Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, y generar a través de las mismas, los elementos necesarios para su estudio e implementación.

La política Jurisdiccional hacia la cual está dirigido este Programa es la fijación de políticas de tránsito y transporte y todos los elementos necesarios para su implementación, técnicos, humanos y presupuestarios.

Además, coordinar la elaboración de políticas y ejecución de acciones tendientes a mejorar la calidad del transporte y el tránsito en la Ciudad.; y fomentar acciones en materia de seguridad vial.

Dicho programa será aplicable al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, e incluirá la coordinación y elaboración de políticas y ejecución de acciones en materia de reordenamiento del tránsito, adaptación y modernización de los sistemas existentes, así como también gestión del transporte dentro de las competencias existentes.

Con dichos procesos se busca poder mejorar, agilizar, adaptar y tener un mejor control del Sistema de Tránsito y Transporte dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

**Programa:6 ACTIVIDADES .COMUNES A LOS PROGRAMAS 40, 41, 42, 43, 44 Y 45**

Descripción: ACTIVIDADES COMUNES A LOS PROGRAMAS 40, 41, 42, 43, 44 Y 45

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	871.170
Personal permanente	414.350
Asignaciones familiares	3.320
Asistencia social al personal	5.180
Gabinete de autoridades superiores	275.360
Contratos por Tiempo Determinado	172.960
Bienes de consumo	33.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	2.400
Productos de papel, cartón e impresos	5.600
Productos metálicos	1.000
Otros bienes de consumo	24.000
Servicios no personales	127.640
Servicios básicos	6.390
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	83.750
Pasajes, viáticos y movilidad	36.000
Otros servicios	1.500
<b>TOTAL</b>	<b>1.031.810</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 40 - VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE**

**DESCRIPCIÓN:**

Esta Subsecretaría ha priorizado la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria por cuanto constituye un servicio indispensable para garantizar las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva exigidas a vehículos y motovehículos, que circulen por el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dicho programa planteado para el 2009 se encuentra dentro de las prioridades de Agenda para la Subsecretaría de Transporte, ya que resultaría particularmente conveniente, en términos de beneficios sociales que se generarían por ahorros de tiempo de viaje, reducción en el consumo de combustible, disminución de accidentes de tránsito y emisión de contaminantes entre otros.

Se trata de programas tendientes a mejorar la calidad del tránsito y del transporte de todos los ciudadanos de Buenos Aires, por lo tanto, los demandantes sin esta Subsecretaría y sus Direcciones Generales dependientes de Tránsito y de Transporte.

Este proyecto apunta a mejorar los Sistemas de Transporte y Tránsito de la Ciudad.

La verificación técnica implica brindar seguridad que cubran las necesidades del ciudadano y que contribuyan a la cultura de la seguridad vial y al cuidado del medio ambiente.

La Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTV) tiene como metas: garantizar las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva necesarias para los vehículos que circulen por el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el desarrollo del sistema informático con el objeto de transmitir on line y registrar todos los datos necesarios de los vehículos y motovehículos verificados en las estaciones de verificación.

La VTV será aplicable al ámbito de la Ciudad, teniendo en cuenta que, los conductores deberán portar el certificado vigente que acredite haber cumplido con la verificación técnica periódica que evalúe el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas relacionados con la seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes y ruidos del vehículo que conducen.

Con dicho proceso se busca poder mejorar, agilizar, adaptar y tener un mejor control del Sistema de Tránsito y Transporte dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

## **Programa:40 VERIFICACION TECNICA VEHICULAR**

Descripción: VERIFICACION TECNICA VEHICULAR

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Servicios no personales	650.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	650.000
<b>TOTAL</b>	<b>650.000</b>

## **Programa:46 ADMINISTRACION Y CONTROL DEL TRANSITO**

Descripción: ADMINISTRACION Y CONTROL DEL TRANSITO

Unidad Ejecutora: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes de uso	2.000.000
Construcciones	2.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>2.000.000</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 42 - ACCIONES DE ORDENAMIENTO DEL TRANSITO

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSITO**

**DESCRIPCIÓN:**

Las crecientes demandas de un parque automotor que a razón de 300.000 vehículos se incorporan anualmente a la red vial, hacen necesario efectivizar inversiones en obra que por razones de operatividad y funcionalización no pueden ser solamente atendidas por administración. Este crecimiento significativo provoca congestiones de tránsito que resulta imprescindible resolver a efecto de mejorar la circulación en general. Además, debe tenerse en cuenta que los requerimientos solicitados de señalización luminosa, han alcanzado el orden de los 1.500 cruces, situación difícil de resolver con los planes actuales, debido a la demanda permanente de nuevas intersecciones a semaforizar. Es por ello que mediante la realización de este tipo de planes se facilitará aun más la circulación sobre las vías urbanas tornándolas más seguras y confortables dando así cumplimiento a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

## Programa:42 ACCIONES DE ORDENAMIENTO DEL TRANSITO

Descripción: ACCIONES DE ORDENAMIENTO DEL TRANSITO

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE TRANSITO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	4.283.710
Personal permanente	3.356.780
Asignaciones familiares	86.070
Asistencia social al personal	23.330
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	670.670
Bienes de consumo	141.034
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	5.921
Textiles y vestuario	7.633
Productos de papel, cartón e impresos	36.149
Productos químicos, combustibles y lubricantes	18.516
Productos metálicos	1.450
Otros bienes de consumo	71.365
Servicios no personales	2.204.758
Servicios básicos	1.958.470
Mantenimiento, reparación y limpieza	18.429
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	209.323
Pasajes, viáticos y movilidad	18.536
Bienes de uso	7.036.956
Construcciones	6.583.100
Maquinaria y equipo	442.256
Activos intangibles	11.600
<b>TOTAL</b>	<b>13.666.458</b>

PRESUPUESTO FISICO			
VARIABLE	DENOMINACION	U.MEDIDA	CANTIDAD
Meta	CRUCES INSTALADOS	CRUCE	100

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 44 - MANTENIMIENTO INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSITO**

**DESCRIPCIÓN:**

El objetivo del servicio es mantener la correcta operatividad de los sistemas ante las modificaciones de las condiciones circulatorias, los daños producidos por accidentes y la degradación natural de los materiales causados por el transcurso del tiempo, para dar mayor seguridad a los usuarios de la vía pública.

La misma consiste en el mantenimiento de las instalaciones y el equipamiento de la señalización luminosa de toda la Ciudad con los correspondientes comandos de control a través de empresas contratistas.

La cantidad de 3.658 cruces mantenidos se incrementa con nuevas inauguraciones, una vez cumplido el plazo de garantía.

**Programa:44 MANTENIMIENTO INSTALACIONES DE SEÑALIZACION LUMINOSA**

Descripción: MANTENIMIENTO INSTALACIONES DE SEÑALIZACION LUMINOSA

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE TRANSITO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	<b>IMPORTE</b>
<b>Principal</b>	
Gastos en personal	2.509.770
Personal permanente	2.150.170
Asignaciones familiares	93.390
Asistencia social al personal	14.280
Contratos por Tiempo Determinado	251.930
Bienes de consumo	3.118.000
Textiles y vestuario	36.000
Productos de papel, cartón e impresos	30.000
Productos de cuero y caucho	644.000
Productos químicos, combustibles y lubricantes	210.000
Productos metálicos	744.000
Otros bienes de consumo	1.454.000
Servicios no personales	4.000
Alquileres y derechos	2.000
Pasajes, viáticos y movilidad	2.000
Bienes de uso	26.795.000
Construcciones	26.433.000
Maquinaria y equipo	362.000
<b>TOTAL</b>	<b>32.426.770</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	CRUCES MANTENIDOS	CRUCE	3.658

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 45 - INSTALACIÓN DE SEÑALAMIENTO VERTICAL Y HORIZONTAL

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSITO**

**DESCRIPCIÓN:**

La ciudad de Buenos Aires, debido a su falta de espacio para generar nuevas vías de alternativas de circulación, debe permanentemente establecer diversas estrategias destinadas a incrementar la capacidad de las vías existentes, debiendo para ello realizar obras de instalación de diversos dispositivos de tránsito, lo cual incluye por supuesto la incorporación de Señalamiento del tipo Vertical y Horizontal.

La Ciudad de Buenos Aires, desde hace 30 años viene sufriendo una serie de discontinuidades cada vez más severas en materia de Señalamiento Vertical, ubicándose la media de su antigüedad entre los 15 y 20 años.

Ello genera sin dudas, la modificación e incorporación de nuevas tecnologías y materiales, y por supuesto una mayor necesidad en la cantidad del suministro e instalación de estos dispositivos, los que dadas las condiciones de operatividad que presentan las áreas de trabajo por administración no pueden ser satisfechas en plenitud.

Esta implementación operativa establece el mantenimiento la provisión y colocación por Terceros de señales Preventivas, Reglamentarias, Advertencias, Máximos Peligros, Informativas, Nomenclatura Vial y Urbana, Turísticas y otras señales específicas.

Es por ello que mediante la realización de este tipo de planes destinados a brindar la cobertura en materia de enunciación de las reglamentaciones y prevenciones como así también las informaciones sobre los usos y características de las vías urbanas en los usuarios, tanto peatones como conductores facilitarán aun más la circulación de éstos tornándolas más seguras y confortables al lograrse mejores desplazamientos y da así cumplimiento a lo exigido en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

**Programa:45 INSTALACION DE SEÑALAMIENTO VERTICAL Y HORIZONTAL**

Descripción: INSTALACION DE SEÑALAMIENTO VERTICAL Y HORIZONTAL

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE TRANSITO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	1.029.820
Personal permanente	809.720
Asignaciones familiares	33.210
Asistencia social al personal	5.260
Contratos por Tiempo Determinado	181.630
Bienes de consumo	2.187.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	10.000
Textiles y vestuario	15.000
Productos de papel, cartón e impresos	33.000
Productos de cuero y caucho	1.000
Productos químicos, combustibles y lubricantes	270.000
Productos metálicos	1.335.000
Minerales	7.000
Otros bienes de consumo	516.000
Servicios no personales	4.000
Alquileres y derechos	2.000
Pasajes, viáticos y movilidad	2.000
Bienes de uso	7.282.000
Construcciones	6.535.000
Maquinaria y equipo	727.000
Equipo de seguridad	20.000
<b>TOTAL</b>	<b>10.502.820</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	SEÑALES ATENDIDAS	SEÑAL	16.000

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 48 - EXPANSIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

**UNIDAD RESPONSABLE: SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES**

**DESCRIPCIÓN:**

Subterráneos de Buenos Aires realiza un plan de obras, proyectando una nueva red que le proporcionará a nuestra ciudad el motor para una comunicación efectiva y la dimensión de las inversiones realizadas contribuirán a la reactivación económica.

El plan propuesto incluye la construcción de las nuevas líneas F y G, la continuación de la línea H, Cocheras y Subestaciones en las líneas A y B y el cierre del loop del premetro de la línea E, como así también el material rodante para las líneas H y A.

Las obras previamente mencionadas están estrechamente vinculadas con la red existente y conforman los segmentos de más tráfico, más densos e importantes de las líneas propuestas. Rápidamente quedarán integrados en la red en su conjunto y facilitarán la circulación en las zonas más densas de la ciudad.

La misión fundamental es incorporar más barrios a la red, consolidar la desconcentración y atender especialmente a los barrios del sur y del centro-norte de la ciudad.

La red propuesta tiene una amplia cobertura en el micro y macrocentro, las zonas más conflictivas y congestionadas de la ciudad. Al mismo tiempo, se favorece la movilidad diferenciada en puntos críticos, tales como los mayores centros de trasbordo.

Se multiplican también las conexiones inter e intramodales, al ampliarse el número de estaciones ferroviarias articuladas con el subte y al multiplicarse las estaciones de transferencia entre líneas de subterráneo, optimizando la movilidad en el interior de la red y tendiendo a la realización de un sistema de transporte metropolitano con mayor grado de integración modal. La densificación de la red permitirá la captación de personas que actualmente utilizan el automóvil particular para sus viajes cotidianos. En este sentido, se considera que con medidas de estímulo complementarias, se puede disminuir la cantidad de automóviles que circulan diariamente por la ciudad.

Los beneficios ambientales derivados de la ampliación de la red de subterráneos abarcan una serie de aspectos tales como las mejoras en la calidad del aire y en el nivel de ruido en las áreas centrales. También favorecerá la accesibilidad y la valuación inmobiliaria, entre otros beneficios.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 48 - EXPANSIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

### Programas en ejecución

Para el año 2009 Subterráneos de Buenos Aires S.E. tiene previsto:

Línea H:

Tramo B ONCE-CASEROS

Taller Colonia

Finalizar el contrato del edificio auxiliar.

Finalizar el contrato de montaje del torno bajo piso

Tramo A2 PQUE. PATRICIOS HOSPITALES

Continuación del desarrollo del Contrato de Obras Civiles

Continuación del Contrato de señales.

Inicio del contrato de potencia y SER.

Continuación del contrato de provisión y montaje de Ascensores y Escaleras

mecánicas.

Tramo C1 ONCE CORRIENTES

Finalización del contrato de Obras Civiles

Continuación del Contrato de señales.

Continuación del Contrato de comunicaciones.

Finalización del contrato de potencia.

Finalización del contrato de provisión y montaje de Ascensores y Escaleras

mecánicas.

Contratos menores (Señalética, bancos, etc)

Línea A:

Ampliación Estaciones Puan, Carabobo, Flores y Nazca

Continuación del contrato de vías tramo II.

Cochera -Taller Nazca y SER Flores

Continuación del contrato de obra civil, vías e instalaciones fijas.

Línea B:

Tramo C

Finalización Contrato de Obras Civiles

Contrato de provisión y montaje de Ascensores y Escaleras mecánicas.

Inicio contrato de señalización y Comunicaciones

Inicio contrato de Potencia.

Contratos menores.

Cochera V. Urquiza y SER

Continuación del contrato de obra civil, vías e instalaciones fijas.

### Programas Nuevos

Para el año 2009 Subterráneos de Buenos Aires S.E. tiene previsto:

Línea H:

Tramo C2 (4 Estaciones)

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 48 - EXPANSIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE SUBTERRÁNEOS

Inicio Contrato de Obras Civiles.  
Tramo A1 HOSPITALES SAENZ  
Inicio Contrato de Obras Civiles.  
Cochera Parque Patricios  
Inicio Contrato de Obras Civiles e Instalaciones Fijas  
Línea D:  
Cocheras Congreso del Tucumán  
Inicio del contrato de obras civiles  
Línea E:  
Premetro  
Inicio del contrato de obras civiles, vías e instalaciones fijas del cierre del  
loop del premetro.  
Línea F:  
Inicio del contrato de obras civiles y vías.  
Línea G:  
Inicio del contrato de obras civiles y vías.

**Programa:48 EXPANSION Y AMPLIACION DE LA RED DE SUBTERRANEOS**

Descripción: EXPANSION Y AMPLIACION DE LA RED DE SUBTERRANEOS

Unidad Ejecutora: SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	<b>IMPORTE</b>
<b>Principal</b>	
Transferencias	447.509.495
Transferencias al Sector Público empresarial	447.509.495
<b>TOTAL</b>	<b>447.509.495</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	RED DE SUBTES AMPLIADADA	PORCENTAJE	234

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 51 - INSTRUMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

**UNIDAD RESPONSABLE: CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL**

### DESCRIPCIÓN:

El Consejo del Plan Urbano Ambiental (CoPUA) es el organismo encargado de la formulación y actualización del Plan Urbano Ambiental según lo establecido por Ley Nº 71. La Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CCABA), en su art. 29 establece que la ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias, constituyente la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas. El Documento PUA fue elevado a la Legislatura de la CABA en 2007 y aprobado en primera lectura el día 20 de diciembre de 2007, realizándose el día 26 de marzo de 2008 la Primer Audiencia Pública.

El Programa responde a la obligación emanada del cumplimiento del Arr. 29 de la CCABA y de la Ley Nº 71 de la CABA y la Ley Nº 449 de la CABA.

La población objeto del Programa son los ciudadanos de la ciudad.

La fortaleza del Consejo del Plan Urbano Ambiental reside en la aprobación legislativa en primera lectura del Documento PUA, generando la oportunidad de iniciar las futuras instancias que el Plan Urbano Ambiental requiere.

El CoPUA define al Programa a través de 3 (tres) actividades: a) "Monitoreo y Actualización del Plan Urbano Ambiental", b) "Instrumentación y seguimiento del Plan Urbano Ambiental": donde se prioriza comenzar la elaboración del Nuevo Código Urbanístico-Morfológico", continuando con las labores que le son competentes por Ley 71 de la CABA y la Ley Nº 449 de la CABA, c) "Foro Participativo Permanente del Plan Urbano Ambiental": centrada en la implementación, perfeccionamiento y desarrollo del sistema de participación ciudadana ya diseñado por el PUA en concordancia con el cumplimiento del mandato del art. 29 de la Constitución de la ciudad.

La capacidad de implementación de las actividades a) "Monitoreo y Actualización del Plan Urbano Ambiental", b) "Instrumentos Normativos": requerirán reforzar la planta técnica administrativa del CoPUA con la contratación de técnicos especialistas, la actividad c) "Foro Participativo Permanente del Plan Urbano Ambiental" requerirá la contratación de asistencia técnica cubriendo el resto de las demandas con las partidas ya proyectadas.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 51 - INSTRUMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

El Impacto Esperado del Programa incluyendo las actividades

- a) Monitoreo y Actualización del Plan Urbano Ambiental
- b) "Instrumentos Normativos" y
- c) "Foro Participativo Permanente del Plan Urbano Ambiental" garantiza el cumplimiento de las obligaciones emanadas de: el Art. 29 de la CCABA y de la Ley Nº 71 de la CABA y la Ley Nº 449 de la CABA.

**Programa:51 INSTRUMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL**

Descripción: INSTRUMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Unidad Ejecutora: CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	2.352.550
Personal permanente	2.096.070
Asignaciones familiares	810
Asistencia social al personal	15.120
Contratos por Tiempo Determinado	240.550
Bienes de consumo	109.440
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	6.000
Productos de papel, cartón e impresos	37.200
Productos químicos, combustibles y lubricantes	4.800
Productos metálicos	1.200
Otros bienes de consumo	60.240
Servicios no personales	91.868
Servicios básicos	12.380
Alquileres y derechos	6.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	2.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	15.000
Pasajes, viáticos y movilidad	56.488
Bienes de uso	57.600
Maquinaria y equipo	39.600
Activos intangibles	18.000
<b>TOTAL</b>	<b>2.611.458</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 90 - BUENOS AIRES CIUDAD AMIGA DE LOS/AS NIÑOS Y NIÑAS

**UNIDAD RESPONSABLE: CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL**

### DESCRIPCIÓN:

El Programa "Buenos Aires, Ciudad Amiga de los Niños, Niñas y Adolescentes" fue creado por Decreto Nº 1208/03. Es cogestionado por una comisión promotora compuesta por representantes de organismos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA) dentro de los que se encuentra el Consejo del Plan Urbano Ambiental, según cita ítem c) del art. 2 del citado decreto, en la órbita del Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU). Dentro de los objetivos del Programa que forman parte del Anexo I del citado Decreto es de total competencia del MDU el que se cita según: " Generar condiciones que favorezcan la recuperación del espacio urbano con criterio social, incorporando la visión de los niños, niñas y adolescentes (NNyA) a través de propuestas y mecanismos electivos diseñados con su participación". El problema radica en que la opinión de los NNyA no está institucionalizada en los aparatos estatales ni en la opinión pública. Por tanto existe la necesidad de desarrollar, implementar y sostener cursos de acción que permitan conocer y canalizar sus opiniones Desde el 2008 el MDU ha acentuado acciones tendientes a consolidar la participación de los NNyA de la CABA en la definición de proyectos específicos, muchos de ellos implementados y otros en vías de implementación. En 2009 el MDU propone continuar acciones de participación de niños y niñas, y desarrollar acciones de participación, re-definición y recuperación del espacio urbano con criterio social en adolescentes.

El Programa responde a una estrategia de gestión integrada dentro del GCBA en referencia al cumplimiento debido de la Ley Nº 114 y artículos 102 y 104 de

La población objeto del Programa son niños/as y adolescentes entre los 10 a 16 años.

La fortaleza del Programa "Buenos Aires, Ciudad Amiga de los Niños, Niñas y Adolescentes" reside en la creación de espacios de participación donde niños y adolescentes como sujetos de derecho, ciudadanos y actores sociales puedan canalizar sus propuestas y/ demandas. A la fecha el trabajo ha sido más que satisfactorio en propuestas y compromisos asumidos por los participantes. La oportunidad de iniciar el trabajo con adolescentes, convierte a la Ciudad de Buenos Aires, en una de las primeras ciudades de América Latina en incorporar a adolescentes en el diseño de las acciones de concientización y/o proyectos urbanos. A la fecha el Programa ha desarrollado como única acción cogestionada con otras áreas del gobierno local la creación de Grupos de trabajo de Niños Consejeros en 8 CGPC, completando los 15 CGPC en 2009.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 90 - BUENOS AIRES CIUDAD AMIGA DE LOS/AS NIÑOS Y NIÑAS

El MDU define al Programa a través de 3 (tres) actividades: a) Grupos de trabajo de Niños Consejeros en los CGPC, impulsando la creación de dos nuevas actividades en el marco descrito en punto 1., según: Actividad b) "Formación y Capacitación en Políticas Inclusivas": centrada en la formación y capacitación de los administradores locales, organismos de la sociedad civil y ciudadanos en la adquisición y práctica de políticas, proyectos y acciones inclusivos y respetuosos de la diversidad social, responsables sobre los recursos medio-ambientales actuales y futuros y c) "Implementación de Acciones de Desarrollo Urbano Inclusivas": centrada en la implementación con la inclusión de los niños, niñas y adolescentes de acciones conjuntas de distintos organismos y reparticiones del GCBA tendientes al mejoramiento de políticas y prácticas en desarrollo y/o futuras.

La capacidad de implementación de la actividad a) se ve cubierta con la dotación de recursos humanos y materiales actuales, asimismo las actividades proyectadas en el punto 5 b) y c) se ven limitadas en: b) "Formación y Capacitación de Políticas Inclusivas", requerirá la contratación de asesores nacionales e internacionales que han desarrollado políticas afines para el intercambio de experiencias tendientes a la definición de las prácticas locales. La actividad c) "Implementación de Acciones de Desarrollo Urbano Inclusivas" requerirá reforzar la dotación de recursos humanos con que cuenta el programa en la actualidad para abarcar la totalidad de los CGPC.

El Impacto Esperado del Programa incluyendo las actividades: a) Grupos de trabajo de Niños Consejeros en los CGPC, b) "Formación y Capacitación de Políticas Inclusivas" y c) "Implementación de Acciones de Desarrollo Urbano Inclusivas", garantiza la necesaria interrelación entre definición de contenidos teóricos y metodológicos, participación y ejercicio de ciudadanía responsable y gestión conjunta de la política pública que desde el MDU se espera coadyuven a la definición de una ciudad más integrada, más diversa y más plural definida en el Plan Urbano Ambiental (PUA). La necesidad total se sustenta en la escasa existencia de Programas de Acción Conjunta relevados en la administración local, así como en la alta eficiencia demostrada en las acciones desarrolladas a la fecha. La demanda potencial está representada por los establecimientos de educación primaria y media de la ciudad, los Ministerios de Justicia y Seguridad Social, Ministerio de Educación y Consejo de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes.

El Programa "Buenos Aires, Ciudad Amiga de los Niños, Niñas y Adolescentes" es para el MDU un Programa Permanente dado que su evolución está relacionada con la participación de los ciudadanos más jóvenes de nuestra ciudad hasta tanto el gobierno local atienda a través de prácticas inclusivas las demandas de los NNyA.

## **Programa:90 BUENOS AIRES CIUDAD AMIGA DE LOS/AS NIÑOS Y NIÑAS**

Descripción: BUENOS AIRES CIUDAD AMIGA DE LOS/AS NIÑOS Y NIÑAS

Unidad Ejecutora: CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Sociales

Función: Promoción y acción social

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	<b>IMPORTE</b>
<b>Principal</b>	
Bienes de consumo	102.240
Productos de papel, cartón e impresos	28.200
Productos químicos, combustibles y lubricantes	9.600
Productos metálicos	3.600
Otros bienes de consumo	60.840
Servicios no personales	72.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	37.000
Pasajes, viáticos y movilidad	35.000
Bienes de uso	64.800
Maquinaria y equipo	64.800
<b>TOTAL</b>	<b>239.040</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	TALLERES CON NIÑOS Y ADOLESCENTES	TALLER	395

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 52 - APLICACIÓN DE NORMAS REFERIDAS AL PLANEAMIENTO URBANO

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL INTERPRETACIÓN URBANÍSTICA**

### **DESCRIPCIÓN:**

Las características del programa consisten en: entender en el Planeamiento y en el estudio integral de la problemática urbanística de la Ciudad. Así como también en la interpretación, aplicación, modificación y actualización de las normativas referentes al Código de Planeamiento Urbano.

Se establece como prioritario, por constituir la referencia básica para el desarrollo tanto edilicio, como de las actividades en el territorio.

Las demandas surgen de los ciudadanos en general y en particular de los profesionales inversores de emprendimientos urbanos, tanto públicos como privados.

El contexto se conforma mediante el relevamiento y preparación de la información y mantenimiento de informes relacionados con la consulta al Código de Planeamiento Urbano, en el marco de los planes urbanísticos del Gobierno de la Ciudad.

El producto de este programa consiste en la, instrumentación, interpretación e implementación de normativas referentes al Código de Planeamiento Urbano, así como la elaboración de propuestas de normativa.

La capacidad de producción esta condicionada por los recursos humanos con capacitación adecuada, los cuales deben responder a la demanda de las múltiples actuaciones que presenten los administrados y las distintas reparticiones públicas. En la medida que dichos requerimientos lo permitan, se aplica la capacidad productiva para la revisión y actualización normativa.

La cobertura comprende todo el territorio de la ciudad, contemplando las particularidades de los distintos sectores urbanos, que requieran tanto la protección patrimonial, como la renovación urbana, de forma tal que el impacto de las intervenciones contribuyan al desarrollo urbano equilibrado.

**Programa:52 APLICACION DE NORMAS REFERIDAS AL PLANEAMIENTO URBANO**

Descripción: APLICACION DE NORMAS REFERIDAS AL PLANEAMIENTO URBANO

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL INTERPRETACION URBANISTICA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	3.091.270
Personal permanente	2.125.470
Asignaciones familiares	24.670
Asistencia social al personal	17.470
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	776.800
Bienes de consumo	167.000
Textiles y vestuario	5.600
Productos de papel, cartón e impresos	121.800
Productos de cuero y caucho	3.600
Productos químicos, combustibles y lubricantes	2.400
Productos de minerales no metálicos	1.800
Productos metálicos	8.400
Otros bienes de consumo	23.400
Servicios no personales	56.720
Alquileres y derechos	8.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	19.120
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	16.400
Pasajes, viáticos y movilidad	13.200
Bienes de uso	84.000
Maquinaria y equipo	54.000
Activos intangibles	30.000
<b>TOTAL</b>	<b>3.398.990</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 41 - ASISTENCIA TÉCNICA ESTUDIOS DEL TRANSPORTE

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE**

**DESCRIPCIÓN:**

Una de las características evidenciadas por el transporte de la Ciudad de Buenos Aires, es la ausencia de la planificación sistémica que, de manera continua, aborde las etapas clásicas del ciclo de planeamiento generando y re-generando soluciones coherentes con las metas y objetivos estipulados para el sector.

De tal suerte el crecimiento de los servicios y la infraestructura asociada a ellos, tanto para el transporte de pasajeros como para el de cargas, he seguido procesos prácticamente espontáneos asociados a necesidades coyunturales o intereses parciales.

En esta línea de pensamientos, el presente programa pretende comenzar a dar respuesta a las necesidades de brindar un soporte técnico que oriente las intervenciones a desarrollar en materia de transporte de la ciudad. Para ello se plantea el abordaje inicial de la problemática de las interfases de los modos de transporte, es decir los puntos de quiebre de los desplazamientos de las personas y los bienes.

Se desarrollarán entonces los siguientes proyectos:

- Centros de trasbordo
- Centro de ruptura de cargas y zonas de actividades logísticas
- Transporte de Pasajeros
- Transporte de Cargas
- Estacionamientos
- Ciclovías
- Programa de Medición de la Calidad del Tránsito y el Transporte Público

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dado su rol de centro político, administrativo, económico y financiero del país, resulta el gran centro atractor de viajes del espacio Metropolitano. Diariamente multitudes de usuarios provenientes de la conurbación bonaerense, acceden a la Ciudad de Buenos Aires y en particular a sus centros de transferencia. Asimismo en su territorio se localizan las principales terminales ferroviarias, aéreas, de autotransporte, marítimas y fluviales.

De tal suerte el GCBA asume como una política central para su gestión, brindar facilidades y espacio para el desplazamiento, operación y estacionamiento de vehículos afectados al transporte público y privado de pasajeros y cargas.

En particular el estudio de las zonas destinadas a las interfases de los viajes reviste especial importancia dado que influyen de manera sustantiva tanto en la eficiencia de los movimientos, para el caso de las cargas, como en la seguridad y

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 41 - ASISTENCIA TÉCNICA ESTUDIOS DEL TRANSPORTE**

el confort, en el caso de los pasajeros. Es por ello que se postula estudiar soluciones que posibiliten brindar facilidades y espacios acordes para el desplazamiento de los usuarios y la realización de transferencias en condiciones de confort, eficiencia y seguridad.

Para ello la Ciudad, propugna asignar recursos económicos y financieros destinados a desarrollar tales infraestructuras tendiendo al logro de un desarrollo urbano sostenible, entendido como aquel que permite que la ciudad resulte atractivamente habitable, económicamente eficiente y ambientalmente sustentable.

Bajo un punto de vista general el transporte presenta una taxonomía muy diversificada; carga y pasaje, transporte público y transporte privado, y cualquier usuario de la vía pública.

El mayor uso del automóvil y la fuerte concentración de actividades que se registra en el centro de la ciudad, generaron de manera combinada con otros factores, una resultante urbana caracterizada por elevados niveles de congestión vehicular, no solo en el área central de la ciudad, sino también en diferentes puntos de acceso a la ciudad. Estos mayores flujos vehiculares que ingresan y egresan a y desde la ciudad cotidianamente, se enfrentan con diversas restricciones infraestructurales, que limitan aun más la capacidad de las vías de comunicación para canalizarlos adecuadamente, lo que ayuda a elevar los niveles de congestión vehicular.

El adecuado tratamiento de esta situación, se ha visto dificultado por la convergencia de dos factores. El primero, referido a la existencia de tres jurisdicciones (nacional, provincial y municipal) con responsabilidad en la toma de decisiones y en la implementación de acciones, particularmente en área de transporte. La existencia de estas tres jurisdicciones, ha dificultado la adopción de estrategias comunes que permitan dar cuenta de estos y otros problemas. El segundo factor, esta asociado con la ausencia de información acerca de las principales características de los patrones de movilidad (volumen, composición, dirección, variación temporal, etc.)

Estos factores, de difícil tratamiento en el corto plazo, han desempeñado un papel significativo en la profundización del deterioro de las condiciones de circulación vehicular en la ciudad de Buenos Aires como en la calidad del transporte público de pasajeros.

Implementar el estudio de los sistemas de transporte que asegure el traslado de la población y la carga satisfaciendo los niveles y calidad de la demanda dentro de una estrategia de desarrollo urbano que lo reconozca como tal.

Los productos finales a obtener como resultado de esta actividad, son los proyectos para el mejoramiento de Centros de Transferencia de la Ciudad de Buenos

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 41 - ASISTENCIA TÉCNICA ESTUDIOS DEL TRANSPORTE**

Aires y los Centros de Ruptura de Cargas y Zonas de Actividades Logísticas, acordes con el objetivo de mejorar las condiciones de desplazamiento de la población y eficientizar el transporte de mercancías en las interfases de los viajes.

El esquema de cobertura del transporte intenta ser compatible con dos clases de región: aquella parte de la ciudad que puede considerarse consolidada urbanísticamente hablando, con pocos cambios en los patrones diarios de movimientos, y aquellas otras regiones con las que aún persiste su evolución demográfica y en las que son frecuentes las modificaciones de los patrones de demanda. Las conclusiones que se derivan de ello sugieren que la estrategia por aplicar deba comprender también establecer redes de transporte que den cabida a posibles ramificaciones y modificaciones de los trazados, de conformidad con los cambios de la demanda de los usuarios a efectos de lograr su integración plena.

Implementar el estudio sobre los diferentes medios de transporte que asegure el traslado de la población y la carga satisfaciendo los niveles y calidad de la demanda dentro de una estrategia de desarrollo urbano que lo reconozca como tal.

## **Programa:41 ASISTENCIA TECNICA ESTUDIOS DEL TRANSPORTE**

Descripción: ASISTENCIA TECNICA ESTUDIOS DEL TRANSPORTE

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Sociales

Función: Cultura

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso</b>	
<b>Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	1.760.000
Personal permanente	992.720
Asignaciones familiares	20.820
Asistencia social al personal	8.730
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	590.870
Bienes de consumo	73.300
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	4.800
Textiles y vestuario	5.000
Productos de papel, cartón e impresos	9.500
Productos químicos, combustibles y lubricantes	4.000
Productos metálicos	1.000
Otros bienes de consumo	49.000
Servicios no personales	45.600
Mantenimiento, reparación y limpieza	9.900
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	4.300
Pasajes, viáticos y movilidad	31.400
Bienes de uso	4.313.900
Construcciones	4.217.200
Maquinaria y equipo	96.700
<b>TOTAL</b>	<b>6.192.800</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 43 - GESTIÓN DE TAXIS Y REMISES

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE**

**DESCRIPCIÓN:**

El transporte no es un generador de demanda en sí mismo, sino que satisface una demanda derivada de las necesidades de traslado de personas que realizan distintas actividades. Son ellas las que determinan y condicionan la conformación de la red de transporte, el nivel de prestación de los servicios, el ingreso de las empresas, y hasta el diseño de la infraestructura vial y las prioridades para su mantenimiento, generando soluciones o conflictos, que implican la necesaria intervención del Poder Público.

Paralelamente el uso del automóvil particular ha venido creciendo de manera exponencial en el período post-crisis 2001/2002 y, consecuentemente, se potenciaron los problemas derivados de la saturación de la capacidad vial, entre otros desmedidos tiempos de viaje, la afectación al medio ambiente por la emisión de contaminantes y el ruido, la inseguridad pública derivada del aumento de la siniestralidad y el mayor consumo de energía no renovable.

Los fenómenos asociados a la congestión no son exclusivos de la Ciudad de Buenos Aires, sino que son inherentes al desarrollo de las grandes aglomeraciones y han dado lugar a la permanente búsqueda de soluciones las que, agotadas las posibilidades de desarrollo de infraestructuras para la circulación tienden a convergir en la necesidad de inducir al uso del transporte público, desalentando la utilización del automóvil particular.

En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, la progresiva degradación del transporte masivo limita las posibilidades de intervención en materia de restricción al uso del automóvil particular. Por el contrario, los usuarios del transporte público de pasajeros reclaman mayor seguridad, mayor confort, menor tiempo de viaje, compatible con un costo asequible.

Por ello si el transporte es uno de los elementos mas dinámicos de la ciudad, y el grado de eficiencia en su prestación incide directamente sobre los costos sociales y económicos que la comunidad debe afrontar, lograr el equilibrio de la ecuación tiempo e viaje - seguridad - costo es comenzar a lograr soluciones permanentes.

Asimismo el planteo de soluciones a la cuestión de la movilidad de la Ciudad requiere, a la vez de la aplicación de políticas precisas de priorización del transporte masivo, la asunción por parte de la ciudad de las facultades que le competen por imperio constitucional, en materia de planificación, regulación, control y gestión del transporte colectivo de pasajeros aun ejercidas por el estado nacional.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 43 - GESTIÓN DE TAXIS Y REMISES

El transporte urbano se evidencia como un factor que afecta no sólo la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, sino que impacta de manera relevante en la competitividad de la sociedad urbana en el nuevo escenario e la economía globalizada. En efecto, a partir del hecho de que en sólo un día hábil, las necesidades de desplazamiento de la población insumen el tiempo equivalente a un millón de jornadas en viajes, se hace evidente que los ahorros en los tiempos de viaje tienen implicancias significativas en la productividad ciudadana.

Por ello consideramos que con un apropiado planeamiento, que tienda al ordenamiento de la demanda, puede aspirarse a alcanzar soluciones eficaces para los problemas del transporte urbano, empleando técnicas adecuadas para optimizar el funcionamiento del tránsito de manera de minimizar este serio derroche de esfuerzos y recursos y el alarmante número de accidentes.

Los demandantes son esta Dirección General y todos los actores que intervienen en el proceso de gestión de reclamos.

En los últimos años el Estado ha abandonado funciones que le son propias, provocando la falta de la debida seguridad jurídica para los operadores, ineficiencia en los servicios que no corresponden a las necesidades y expectativas de los usuarios, y evitando intervenir sobre el régimen de trabajo del personal de conducción para adecuarlo a las condiciones propias de la operación de los servicios y lograr mayor seguridad para el personal de conducción.

Por ello el sistema de transporte, en las actuales condiciones no resulta adecuado como instrumento de desarrollo urbano, produciendo un impacto económico negativo sobre la ciudad.

La carga administrativa más importante surge en virtud a las actividades propias desarrolladas en el ámbito de trámites en el Área Taxis y Remises como los que entre otros a continuación se detallan;

- \*Baja de conductor no titular fuera de término
- \*Falta de prestación de servicio por falta de choferes
- \*Falta de prestación de servicio por verificación técnica vencida
- \*Falta de prestación de servicio por no retirar tarjeta renovada
- \*Destraba de licencia. Persona física sin infracción en vía pública
- \*Destraba de licencia. Persona física con infracción en vía pública
- \*Destraba de licencia. Persona jurídica sin infracción en vía pública
- \*Destraba de licencia. Persona jurídica con infracción en vía pública
- \*Certificado de titularidad vencido

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 43 - GESTIÓN DE TAXIS Y REMISES

- \*Desafectación vencida para transferencia
- \*Desafectación vencida para cambio de material
- \*Infracción en la vía pública no incurso en la Ley 787
- \*Infracción en la vía pública Ley 787
- \*Denuncia policial por robo/hurto/destrucción del vehículo fuera de término
- \*Certificado de recupero del vehículo fuera de término
- \*Denuncia policial por extravío de la documentación fuera de término
- \*Autorización de Bajas por robo o destrucción total
- \*Extensión de plazo por robo para cambio de material
- \*Prórroga trámites sucesorios Taxis
- \*Certificado de prestación de servicio para ANSES
- \*Presentación de Escritura por Cesión derechos de Recursos

Administrativos

- \*Solicitud de Cambio de Material de Recurso Administrativo

Asimismo la carga administrativa se agrega entre otras entender en todo lo atinente a la diagramación, diseño y lugar y forma de emplazamiento del señalamiento indicador de paradas para el transporte público de pasajeros.

Con objeto de mejorar la calidad de los servicios brindados se dispondrá de una serie de medios;

- a) Accesibilidad: la Dirección General de Transporte dispondrá de personal capaz para atender las solicitudes de los usuarios internos y externos tanto en la dependencia de Roca 5252, como en Carlos Pellegrini 211.
- b) Capacidad de respuesta: las demandas de los usuarios externos deberán ser resueltas en el menor tiempo posible.
- c) Comunicación: en el sitio web de la ciudad deberá contener toda la información que necesite el usuario para realizar los trámites correspondientes.
- d) Optimizar el funcionamiento del transporte público.
- e) Jerarquización de la red vial dando prioridad al transporte automotor público, optimizando la seguridad y la calidad ambiental.

## Programa:43 GESTION DE TAXIS Y REMISES

Descripción: GESTION DE TAXIS Y REMISES

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Transporte

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	188.510
Personal permanente	57.610
Asignaciones familiares	1.700
Asistencia social al personal	860
Contratos por Tiempo Determinado	128.340
Bienes de consumo	25.600
Textiles y vestuario	1.600
Productos químicos, combustibles y lubricantes	2.000
Otros bienes de consumo	22.000
Servicios no personales	6.100
Mantenimiento, reparación y limpieza	1.900
Pasajes, viáticos y movilidad	4.200
Bienes de uso	87.200
Maquinaria y equipo	87.200
<b>TOTAL</b>	<b>307.410</b>

PRESUPUESTO FISICO			
VARIABLE	DENOMINACION	U.MEDIDA	CANTIDAD
Meta	TRAMITES REGISTRADOS	TRAMITE	22.000

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 47 - RECUPERACIÓN DE LA TRAZA DE LA EX-AU3

**UNIDAD RESPONSABLE: UNIDAD EJECUTORA EXAU3**

### DESCRIPCIÓN:

Los objetivos de este programa son:

-Reconstruir el tejido urbano y social del área definida por el Programa de Recuperación de la traza ex AU3.

-Promover el acceso a la vivienda a los beneficiarios, y viabilizar el otorgamiento de subsidios a los no beneficiarios.

-Refuncionalizar el área urbana degradada

-Desprotección del patrimonio publico

-Resolver la situación de inseguridad que se estableció en la zona.

-Promover el cuidado de los inmuebles recuperados

El desarrollo de dicho programa posee alta prioridad, en tanto que el mismo se encuentra en el marco propositivo de las estrategias de acción instadas por el Jefe de Gobierno, en el marco del Plan Urbano Ambiental y revertir, además, la situación de degradación social, urbanística y patrimonial ocasionada por las expropiaciones ejecutadas en el marco de la Ordenanza Nro. 33439/77 y normas posteriores, para la realización de la fallida AU3.

El área geográfica se encuentra habitada por grupos familiares , muchos de los cuales están incorporados al beneficio de la Ley 324, para lo cual se tenderá a resolver la situación habitacional de los ocupantes a través de las alternativas explicitadas en dicha Ley y/o el Decreto 1521.

En dicha área se produjeron ocupaciones de viviendas a posteriori de las fechas establecidas en la ley, por lo cual hay grupos familiares que son considerados no beneficiarios. Para estas situaciones se prevé la adjudicación de un subsidio a través del Decreto 1521.

Las viviendas ocupadas se encuentran muy deterioradas, por lo que se hace imprescindible articular con los diversos organismos municipales a fin de promover el acceso al beneficio específico planteado dentro del marco de la Ley 324.

Al realizarse la verificación de ocupación se detecta que muchos inmuebles se encuentran desarrollando actividades comerciales, situación prohibida dentro del marco de la Ley.

Muchos de los inmuebles desocupados, con anterioridad, se encuentran convertidos en basurales y en espacios inseguros. Dichas situaciones son alertadas continuamente por los vecinos de la zona.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 47 - RECUPERACIÓN DE LA TRAZA DE LA EX-AU3**

Las propiedades recuperadas deben ser demolidas y a posteriori cercadas, el no cuidado y protección de las mismas provocaría usurpación.

Circunscribiéndonos al aspecto social se deben dar las soluciones habitacionales a los grupos beneficiarios y subsidios a los no beneficiarios del programa a través de las alternativas sugeridas.

Para ello se trabajará en forma conjunta con los organismos que forman parte de dicha solución, siendo estos Ministerio de Desarrollo Social, Escribanía General de Gobierno e I.V.C.

Se dará prioridad de intervención a la zona denominada Sector 5 y a su vez a aquellos grupos familiares que habiten inmuebles en otros sectores que sean considerados inhabitables o en riesgo edilicio.

En lo que respecta al aspecto urbano, se deben recuperar prioritariamente los inmuebles localizados en el sector 5, en virtud del Plan Urbano Ambiental que se proyecta para dicha zona.

Se prevé establecer una Intervención integral en dicha zona que favorezca la facilidad de circular peatonal y vehicularmente, como así también ganar visualización y optimizar el alumbrado público.

Se pondrá énfasis en la protección y mantenimiento de los inmuebles recuperados a través de la implementación de la Obra Consolidación de espacios vacíos existentes, para lo cual se debe establecer un accionar inmediato en su demolición y cercado.

En el presente programa se prevé la articulación de los diferentes organismos en virtud de la obtención de los productos esperados.

Para ello, se deberá, por un lado, contar con la participación de la Procuración General y la Dirección General de Bienes a efectos de viabilizar la ejecución de los desalojos administrativos correspondientes.

Se deberá contar con la participación del Ministerio de Desarrollo Social a efectos de efectivizar a través del Decreto 1521 los subsidios correspondientes, y tener disponibilidad de acceso a otros programas sociales que puedan ser necesarios ante la diversidad de problemáticas sociales que se presenten en el desarrollo propio del programa.

A su vez, se deberá contar con la participación de la Escribanía General, a efectos de efectivizar a través del Decreto 1521 los créditos a beneficiarios para la

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 47 - RECUPERACIÓN DE LA TRAZA DE LA EX-AU3**

compra de las viviendas propuestas , para lo cual se deberán agilizar los tramites administrativos correspondientes, sean estos tasación del Banco Ciudad , análisis de la documentación presentada y escrituración de los inmuebles.

Por otro lado, se debe contar con la participación del I.V.C., en lo que respecta específicamente a la construcción de viviendas en los predios que se les fueran cedidos oportunamente por este Programa, viabilizar y agilizar la implementación de la Ley 341, que consiste en el otorgamiento de créditos para la compra de viviendas, estableciéndose como población beneficiaria prioritaria los grupos familiares que habitan en los sectores de intervención de este programa.

Una vez otorgada la solución prevista, se debe comenzar con el operativo de mudanza - desocupación del inmueble, para lo cual se debe contar con la intervención de la Guardia de Auxilio.

En virtud de la operatoria integral realizada, se prevé que los grupos familiares hayan accedido a la solución establecida por la Ley 324 y el Decreto 1521.

Que los inmuebles desocupados sean demolidos y cercados, promoviendo de este modo la Recuperación y protección del patrimonio publico.

## Programa:47 RECUPERACION DE LA TRAZA DE LA EX-AU3

Descripción: RECUPERACION DE LA TRAZA DE LA EX-AU3

Unidad Ejecutora: UNIDAD EJECUTORA EX - AU3

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	900.620
Personal permanente	137.160
Asistencia social al personal	4.480
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	612.120
Bienes de consumo	87.120
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	6.000
Textiles y vestuario	3.600
Productos de papel, cartón e impresos	16.200
Productos químicos, combustibles y lubricantes	10.140
Productos de minerales no metálicos	3.240
Productos metálicos	7.100
Minerales	1.440
Otros bienes de consumo	39.400
Servicios no personales	175.730
Servicios básicos	32.090
Alquileres y derechos	16.500
Mantenimiento, reparación y limpieza	56.640
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	13.000
Pasajes, viáticos y movilidad	9.500
Impuestos, derechos, tasas y juicios	48.000
Bienes de uso	2.138.740
Construcciones	2.000.000
Maquinaria y equipo	107.640
Activos intangibles	31.100
<b>TOTAL</b>	<b>3.302.210</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 53 - PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DEL ESPACIO PÚBLICO

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO**

**DESCRIPCIÓN:**

Los espacios públicos de la Ciudad constituyen el tejido conectivo de las múltiples relaciones que caracterizan la vida urbana. Los espacios públicos garantizan la continuidad de las circulaciones al mismo tiempo que acentúan la trama con plazas y parques. Le otorgan valor al suelo conforme a las condiciones de accesibilidad y a la estructura urbana que determina. Sobre los espacios públicos circulan también los transportes públicos de superficie. Los espacios públicos establecen una relación dialéctica con los espacios privados: las parcelas. Así, los usos urbanos le dan vida a los espacios públicos y éstos valorizan el suelo otorgándoles acceso y un contexto en el que se desarrollan.

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con una compleja red de espacios públicos, algunos de los cuales se encuentran fuertemente degradados o desvalorizados.

El programa tiene como objetivo, a través de sus múltiples acciones, la puesta en valor de los espacios públicos y privados a través del desarrollo de proyectos específicos en los que el diseño urbano debe asegurar la correspondencia entre usos del suelo, formas urbanas, calidad del paisaje, funcionalidad de las circulaciones, continuidad de la trama, tendido de infraestructuras urbanas, dando lugar a espacios de convocatoria, de esparcimiento y sociabilidad.

Haciendo eje en éstos conceptos, la planificación y el desarrollo urbano se centran en la calificación y resignificación de los espacios públicos, en la mejora en las condiciones de desplazamiento de los peatones, en el uso prioritario del transporte público de pasajeros respecto del transporte individual, en la consideración de las actividades y de las formas que se desarrollan en las parcelas y edificaciones que le dan forma a las calles, avenidas, plazas y parques.

Los lineamientos estratégicos de la Dirección General, asumiendo las responsabilidades primarias que establece el Decreto 350/60, se orientan a la calificación urbanística de la Ciudad de Buenos Aires a través de la identificación, promoción y desarrollo de lineamientos urbanos en los que la definición de los espacios públicos es central.

El conjunto de la población que hace uso de la Ciudad -residiendo, trabajando, desplazándose- es el beneficiario directo de las políticas de desarrollo urbano centradas en la puesta en valor y resignificación de los espacios públicos.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 53 - PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DEL ESPACIO PÚBLICO

En la segunda mitad del siglo XX, se impuso a nivel mundial una tendencia a priorizar los desplazamientos en autos particulares en detrimento de la calidad urbana, de la seguridad de los peatones, de las condiciones ambientales. Una creciente "privatización" de la ciudad pretendió sustituir los espacios públicos por productos inmobiliarios (Shopping centers, barrios cerrados y clubes de campo, cementerios privados, centros de entretenimiento, etc.). Por años, los espacios públicos dejaron de ser objeto de políticas de Estado y sufrieron una fuerte degradación. Desde hace algunos años, el Estado local vuelve a preocuparse por los espacios públicos que, lejos de haber sido sustituidos, son reconocidos popularmente como el ámbito de la expresión social en todas sus modalidades. Al mismo tiempo, las nuevas condiciones del país dieron lugar a un aumento exponencial en el número de turistas que visitan la ciudad y que valoran, entre otras cosas, la calidad de sus espacios públicos.

La propuesta a desarrollar durante el año 2009 tiene como objetivo principal generar una trama de espacios verdes a escala de la ciudad a fin de lograr un mayor equilibrio entre masa construida y masa verde para mejorar las condiciones de acumulación de calor en la ciudad producto de la densidad de edificación y su consecuente incidencia en la calidad ambiental del espacio público.

Esta propuesta se fundamenta en la necesidad de recomponer la relación saludable entre superficie construida y superficie verde exigible a nivel internacional como estrategia para el desarrollo sustentable de las ciudades.

En este sentido se tomarán tres estrategias diferenciadas:

- Grandes Vacíos - Nodos a escala de la ciudad: Intervención sobre grandes espacios públicos que abarcan desde la consolidación de grandes parques existentes hasta el aprovechamiento de grandes vacíos vacantes con posibilidades de intervención para su inserción en la red de espacios verdes.
- Pequeños lugares - Nodos a escala barrial: Intervención sobre la escala barrial, identificando potencialidades de generación oasis urbanos en aquellos barrios donde la presencia del verde sea escasa, buscando generar situaciones espaciales que favorezcan el uso del verde y a la vez promuevan identidad barrial.
- Red de conectores verdes: Desarrollo de una red de espacios verdes a partir de la identificación de posibles conexiones lineales entre nodos, generando bicisendas; boulevard; etc. que ayuden a recomponer la conectividad transversal de la ciudad priorizando la movilidad no motorizada.

La implementación de este programa apunta al desarrollo urbano a través de la puesta en valor de los espacios públicos, así como de los activos privados que los rodean, redundando en la mejora en las condiciones de uso y disfrute de los mismos.

## Programa:53 PLANIFICACION Y DESARROLLO DEL ESPACIO PUBLICO

Descripción: PLANIFICACION Y DESARROLLO DEL ESPACIO PUBLICO

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	815.390
Personal permanente	276.970
Asistencia social al personal	3.590
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	387.970
Bienes de consumo	107.284
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	7.200
Productos de papel, cartón e impresos	48.960
Productos químicos, combustibles y lubricantes	7.200
Productos de minerales no metálicos	4.321
Productos metálicos	2.163
Otros bienes de consumo	37.440
Servicios no personales	817.504
Alquileres y derechos	72.000
Mantenimiento, reparación y limpieza	7.200
Servicios profesionales, técnicos y operativos	720.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	4.320
Pasajes, viáticos y movilidad	13.984
Bienes de uso	9.785.400
Construcciones	9.758.200
Maquinaria y equipo	27.200
<b>TOTAL</b>	<b>11.525.578</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 56 - PROYECTOS DE INGENIERÍA

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA**

**DESCRIPCIÓN:**

El Programa Proyectos de Ingeniería tiene como objetivo principal la elaboración de proyectos cuya meta es crear y revitalizar la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires. Siendo ejemplos de ello la red hídrica, los puentes peatonales y vehiculares y los centros de trasbordo de pasajeros, entre otros. Dichos proyectos son ejecutados por las Direcciones Generales del Ministerio de Desarrollo Urbano encargadas de dar curso a las obras, así como también aquellas dependencias de otros Ministerios que solicitan al área la elaboración de algún trabajo. El equipo de trabajo que integra la Dirección General de Infraestructura, encargada de llevar a cabo las tareas inherentes al Programa en cuestión, se compone de profesionales de distintas disciplinas como Ingeniería, Arquitectura, Ciencias Económicas, Sistemas de Información y Derecho.

La ubicación del Programa en la agenda es de muy alta prioridad, ya que las intervenciones que se proyectan, buscan mejorar aspectos críticos como infraestructura para el tránsito y transporte, seguridad, mitigación de inundaciones, conectividad dentro de la Ciudad y con la Provincia de Buenos Aires, y mejoramiento de infraestructura turística y barrial, entre otros. El programa es uno de los principales canales de generación de proyectos de ingeniería dentro de la estructura del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Los productos resultantes del programa tienen como destinatarios finales a todos los vecinos y visitantes de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo, algunos proyectos son transferidos a otras Direcciones Generales dentro de la órbita del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para que cumplan con diversos objetivos de sus Programas.

La Ciudad de Buenos Aires no se encuentra exenta a la situación económica y social que vive el país. El fortalecimiento de la economía y el aumento de la población de habitantes de la ciudad trae aparejada la necesidad de dotar a todos los sistemas de mejor infraestructura, la cual se hace necesaria en áreas como seguridad, tránsito y transporte, salud, educación, acción social, vivienda, turismo y gobierno entre otras, que aseguren y mejoren la convivencia y brinden una mayor equidad a los ciudadanos. Es por ello que resulta indispensable en este contexto, acompañar el crecimiento de la ciudad otorgando mejores servicios para los habitantes y visitantes.

El producto principal del programa está constituido por los proyectos que luego serán la base para la licitación de las correspondientes obras. Los proyectos

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 56 - PROYECTOS DE INGENIERÍA**

están compuestos por los pliegos de especificaciones generales, los pliegos de especificaciones técnicas, los pliegos particulares, el cómputo y presupuesto correspondiente al Proyecto y la documentación gráfica necesaria para dar curso a la construcción de la obra en cuestión.

La cobertura de los productos emanados por el Programa Obras de Arquitectura abarca a toda la Ciudad de Buenos Aires, ya que las intervenciones proyectadas tienen como objetivo el mejoramiento del espacio de convivencia de los vecinos y visitantes. Cada proyecto elaborado u obra ejecutada, impacta sobre diversas áreas de la ciudad, encontrándose casos en los que la cobertura afecta más de un geográfico.

## Programa:56 PROYECTOS DE INGENIERIA

Descripción: PROYECTOS DE INGENIERIA

Unidad Ejecutora: DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	309.190
Personal permanente	137.160
Asistencia social al personal	1.860
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	23.310
Bienes de consumo	90.000
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	1.650
Textiles y vestuario	660
Productos de papel, cartón e impresos	31.050
Productos de cuero y caucho	2.750
Productos químicos, combustibles y lubricantes	22.156
Productos de minerales no metálicos	550
Productos metálicos	1.350
Otros bienes de consumo	29.834
Servicios no personales	139.080
Servicios básicos	12.380
Alquileres y derechos	64.600
Mantenimiento, reparación y limpieza	21.831
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	6.270
Pasajes, viáticos y movilidad	33.999
Bienes de uso	17.397.570
Construcciones	17.183.270
Maquinaria y equipo	214.300
<b>TOTAL</b>	<b>17.935.840</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 24 - OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL OBRAS DE INGENIERÍA**

**DESCRIPCIÓN:**

El objeto de este servicio público es el de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires, a partir del mejoramiento de la Red de tránsito vehicular, revalorizando las zonas circundantes y minimizar demoras de tráfico

La política de la jurisdicción consiste en general en mejorar la accesibilidad, la calidad del espacio público y su equipamiento, racionalizando el uso de los mismos, de acuerdo a necesidades barriales y permitiendo la recuperación de puntos referenciales de escala local.

Teniendo en cuenta el incremento sustancial del tránsito vehicular en todo el tejido urbano, la construcción de cruces ferroviarios a distinto nivel presenta la solución en el corto y mediano plazo para la agilización del tránsito en los sectores cercanos a vías férreas, permitiendo así mismo más seguridad vehicular y peatonal.

Se ha entendido que medidas como las reseñadas, además del mejor la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, tienen un efecto positivo en el mercado de trabajo, por la demanda de mano de obra a la cual dan lugar las obras, en la actividad privada, como consecuencia de la promoción de construcción.

Asimismo, resultan fundamentales para poder hacer frente al incremento poblacional de la Ciudad y zonas adyacentes, creando una estructura capaz de soportar el aumento en la cantidad de vehículos que diariamente ingresan, circulan y egresan.

Las funciones antes referidas coinciden con el interés del Gobierno de la Ciudad en el mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires.

Los demandantes del mismo son los habitantes de la ciudad de Buenos Aires (alrededor de 3.000.000), así como los que diariamente ingresan para la realización de sus tareas cotidianas (algo más de 2.000.000).

La meta esperada de este programa es la de mejorar la red de tránsito.

En base a los diagnósticos efectuados se planificó e implementó la ejecución de obras destinadas a descongestionar el tráfico, particularmente en las principales arterias urbanas, así como el mejoramiento de la red de tránsito pesado y las demoras que producen los paso a nivel sobre las diversas líneas ferroviarias que atraviesan la ciudad.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 24 - OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA

La eliminación del Paso a Nivel, salva inconvenientes sobre el sistema de transporte, tanto al ferroviario como al vial y peatonal, disminuyendo accidentes a vehículos y peatones, reduciendo los tiempos de viaje y costos a los usuarios de la red vial, como así también a los pasajeros del ferrocarril por interrupciones al servicio; mejoramiento de la capacidad vial por reducción de tiempos de espera y costos de mantenimiento y operación de las barreras, mitigación de contaminación ambiental en lo que respecta a emisión de contaminantes y generación de ruidos, en especial en los momentos en que los vehículos esperan detenidos y en marcha el paso del ferrocarril.

En cuanto a la reacción de los actores corresponde indicar que las obras de mejoramiento de la red de tránsito vial, pueden ocasionar reacciones adversas en a población directamente afectada.

La capacidad de producción de este programa se encuentra condicionada por la producción del área encargada de la realización de los proyectos ejecutivos y licitación de las obras necesarias para el mejoramiento de la red de tránsito vial de acuerdo a los nuevos requerimientos producidos por el aumento del tráfico en la Ciudad de Buenos Aires.

Asimismo, resulta fundamental contar con los recursos humanos para realizar un adecuado control de las obras a ejecutar, especialmente en lo referente a personal capacitado, en atención a que su insuficiencia podría limitar la cantidad de obras así como la calidad de los trabajos de inspección y control. Por otra parte, para la optimización de los recursos humanos se requiere contar con equipamiento técnico avanzado, tanto a nivel tecnológico, informático, analítico como instrumental además de la capacitación del personal existente y a incorporar para su utilización.

Resulta fundamental contar con un amplio nivel de comunicación con la ciudadanía, a fin de concensuar las obras a realizar, interiorizando a la población de sus beneficios para evitar la oposición a las obras a ejecutar.

Por último, en atención al alto costo de las obras proyectadas, así como a su extensión en el tiempo y se requiere contar con un alto nivel de respaldo presupuestario.

La Necesidad Real o Revelada se encuentra dada por la adecuación de toda la red de vial de tránsito.

En atención a la magnitud de todos los trabajos a realizar, a la extensión temporal de las obras y a la necesidad de coordinar los trabajos y proyectarlos adecuadamente, el grado de cobertura es parcial.

## Programa:24 OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA

Descripción: OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL OBRAS DE INGENIERIA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	3.097.610
Personal permanente	2.258.650
Asignaciones familiares	54.880
Asistencia social al personal	16.480
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	620.740
Bienes de consumo	78.750
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	1.500
Productos de papel, cartón e impresos	25.000
Productos químicos, combustibles y lubricantes	150
Productos metálicos	1.000
Otros bienes de consumo	51.100
Servicios no personales	97.080
Servicios básicos	3.080
Mantenimiento, reparación y limpieza	57.500
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	9.000
Pasajes, viáticos y movilidad	26.000
Otros servicios	1.500
Bienes de uso	76.631.552
Construcciones	76.329.552
Maquinaria y equipo	300.000
Libros, revistas y otros elementos coleccionables	2.000
<b>TOTAL</b>	<b>79.904.992</b>

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 31 - DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED PLUVIAL

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL OBRAS DE INGENIERÍA**

### DESCRIPCIÓN:

El objeto de este servicio público es el de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires, a partir de la disminución en un grado razonable de la vulnerabilidad de la población ante eventos meteorológicos cada vez mas intensos, mediante medidas estructurales (obras de desagüe) tendientes a paliar los efectos de dichos eventos, incluyendo también la ejecución de acciones referidos a tratamientos de las napas freáticas

La política de la jurisdicción consiste en la mitigación de inundaciones y/o anegamientos ante eventos meteorológicos, a partir de la construcción de obras troncales de infraestructura, siguiendo el Plan de Ordenamiento Hidráulico, así como la red fina correspondiente, contempladas las mismas dentro de una alternativa de solución integral para cada cuenca de la ciudad así como la mitigación de los inconvenientes causados por el ascenso del nivel freático mediante diversas acciones estructurales.

La finalidad de este proyecto es la de reducir el riesgo y los daños de los habitantes de la ciudad ante los efectos de precipitaciones y/o sudestadas, y cumplir con las distintas etapas del Plan Director de Protección contra Inundaciones, así como la disminución de los efectos inconvenientes derivados del ascenso de napas.

Se ha entendido que medidas como las reseñadas, además de la mejor calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, tienen un efecto positivo en el mercado de trabajo, por la demanda de mano de obra a la cual dan lugar las obras, en la actividad privada, como consecuencia de la promoción de construcción y en la recaudación fiscal, como consecuencia del incremento en la valorización inmobiliaria.

Asimismo, resultan fundamentales para poder hacer frente al incremento poblacional de la Ciudad, creando una estructura capaz de soportar el aumento de la cantidad de viviendas.

Las funciones antes referidas coinciden con el interés del Gobierno de la Ciudad en el mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires.

Los demandantes del mismo son los habitantes de la ciudad de Buenos Aires (alrededor de 3.000.000), así como los que diariamente ingresan para la realización de sus tareas cotidianas (algo más de 2.000.000). El grado de afectación varía según las subcuencas hídricas en que se halla asentada la urbanización.

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 31 - DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED PLUVIAL**

La meta esperada de este programa es la de ampliar la red de infraestructura hidráulica existente en todas aquellas localizaciones que presenten riesgos, ante inundaciones, de manera de reducir la vulnerabilidad ante eventos meteorológicos, y disminuir los efectos derivados de los ascensos de las napas.

En base a los diagnósticos efectuados se planificó e implementó la ejecución de obras en zonas de diverso grado de urbanización, contemplando la construcción de redes troncales y secundarias de conducción, redes de captación, defensas costeras para eventos de sudestadas y estaciones de bombeo para su puesta en funcionamiento en casos de efectos combinados de precipitaciones y sudestada, así como bombas depresoras de napa freática.

En cuanto a la reacción de los actores corresponde indicar que las obras de mejoramiento de la infraestructura de la red pluvial, si bien producen pequeñas afectaciones transitorias, tienen una recepción favorable en la población, en atención a que producen un beneficio permanente en lo referente a la disminución de los anegamientos en la ciudad.

La capacidad de producción de este programa se encuentra condicionada por la producción del área encargada de la realización de los proyectos ejecutivos y licitación de las obras necesarias para readecuación de la Red Pluvial a los nuevos requerimientos producidos por la modificación de los fenómenos climáticos que afectan a la Ciudad de Buenos Aires.

Asimismo, resulta fundamental contar con los recursos humanos para realizar un adecuado control de las obras a ejecutar, especialmente en lo referente a personal capacitado, en atención a que su insuficiencia podría limitar la cantidad de obras así como la calidad de los trabajos de inspección y control. Por otra parte, para la optimización de los recursos humanos se requiere contar con equipamiento técnico avanzado, tanto a nivel tecnológico, informático, analítico como instrumental además de la capacitación del personal existente y a incorporar para su utilización.

Por último, en atención al alto costo de las obras proyectadas, así como a su extensión en el tiempo y relativa incertidumbre por la imposibilidad de conocer la totalidad de las instalaciones subterráneas existentes, se requiere contar con un alto nivel de respaldo presupuestario.

Por lo enunciado precedentemente, la realización del Mapeo de Subsuelo de la Ciudad de Buenos Aires, incluido en el Programa 16 "ATENCIÓN DE INTERFERENCIAS EN INSTALACIONES DE SERVICIOS", redundará en un beneficio para la ejecución de las obras, disminuyendo su indeterminación en los costos y dificultades constructivas.

## **DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009**

**JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO**

**PROGRAMA Nº 31 - DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED  
PLUVIAL**

La Necesidad Real o Revelada se encuentra dada por la adecuación de toda la infraestructura pluvial para un margen de recurrencia de diez años.

En atención a la magnitud de todos los trabajos a realizar, a la extensión temporal de las obras y a la necesidad de coordinar los trabajos y proyectar adecuadamente las obras, el grado de cobertura es parcial.

**Programa:31 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED PLUVIAL**

Descripción: DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED PLUVIAL

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL OBRAS DE INGENIERIA

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Sociales

Función: Agua potable y alcantarillado

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	369.950
Personal permanente	351.840
Asignaciones familiares	16.080
Asistencia social al personal	2.030
Bienes de consumo	141.850
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	7.000
Productos de papel, cartón e impresos	30.300
Productos de cuero y caucho	13.050
Productos químicos, combustibles y lubricantes	6.500
Productos de minerales no metálicos	3.900
Productos metálicos	900
Minerales	1.000
Otros bienes de consumo	79.200
Servicios no personales	809.810
Servicios básicos	692.810
Mantenimiento, reparación y limpieza	116.000
Otros servicios	1.000
Bienes de uso	270.779.041
Construcciones	270.699.041
Maquinaria y equipo	80.000
<b>TOTAL</b>	<b>272.100.651</b>

<b>PRESUPUESTO FISICO</b>			
<b>VARIABLE</b>	<b>DENOMINACION</b>	<b>U.MEDIDA</b>	<b>CANTIDAD</b>
Meta	AREA BENEFICIADAS POR MEJORAS EN LA RED PLUVIAL	METRO CUADRADO	32.258.067

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 29 - ACTUALIZACIÓN DEL CATASTRO

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTROS**

**DESCRIPCIÓN:**

Las características del Programa se basan en la conservación, actualización, mantenimiento y modernización de los registros catastrales del GCBA contextualizados en la necesidad de generar la capa base de la infraestructura de datos especiales que estaría disponible en Internet e Intranet.

Se establece como prioritario, toda vez que condiciona el desarrollo de otras áreas del gobierno y facilita enormemente la tramitación de los contribuyentes.

A nivel de los contribuyentes: agilización de las tramitaciones. A nivel de gobierno: disponibilidad, fidelidad de los datos obtenidos y posibilidad de tener una base georeferenciada donde volcar sus datos.

Con la aplicación de la Ley Nº 26.209, Nacional de Catastro se producirá un crecimiento abrupto en la demanda por parte de los contribuyentes. Por otra parte con el acceso al sistema desde Intranet se espera también un alto nivel de demanda por parte de otros organismos de gobierno cada manzana y parcela, y las modificaciones que sufren queda registrada en un documento catastral, al igual que todo lo referente a la nomenclatura de calles, espacios públicos, afectaciones, ensanches, etc. Lo cual luego de digitalizado se volcará al sistema informático.

Con una mayor capacidad en los recursos humanos, bienes, etc. se podría cumplimentar con los objetivos previstos.

Acceso a los datos catastrales vía Intranet por parte de las distintas áreas de gobierno y de Internet por parte de los contribuyentes.

## Programa:29 ACTUALIZACION DEL CATASTRO

Descripción: ACTUALIZACION DEL CATASTRO

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE REGISTROS

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

PRESUPUESTO FINANCIERO	
Inciso Principal	IMPORTE
Gastos en personal	2.739.700
Personal permanente	2.042.110
Asignaciones familiares	35.480
Asistencia social al personal	15.060
Gabinete de autoridades superiores	146.860
Contratos por Tiempo Determinado	500.190
Bienes de consumo	203.400
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	3.800
Textiles y vestuario	14.100
Productos de papel, cartón e impresos	78.200
Productos químicos, combustibles y lubricantes	9.500
Productos metálicos	3.600
Otros bienes de consumo	94.200
Servicios no personales	105.800
Alquileres y derechos	35.100
Mantenimiento, reparación y limpieza	19.700
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	21.000
Pasajes, viáticos y movilidad	30.000
Bienes de uso	196.500
Maquinaria y equipo	196.500
Transferencias	20.000
Transferencias al Sector Público empresarial	20.000
<b>TOTAL</b>	<b>3.265.400</b>

PRESUPUESTO FISICO			
VARIABLE	DENOMINACION	U.MEDIDA	CANTIDAD
Meta	CATASTRO MODIFICADO	MODIFICACION	9.000

## DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA AÑO 2009

JURISDICCIÓN 30 - MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

PROGRAMA Nº 30 - REGISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, PRIVADAS E  
INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS

**UNIDAD RESPONSABLE: DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTROS**

### **DESCRIPCIÓN:**

El objetivo es el Registro y control de la documentación referida al área de su competencia a fin de determinar el cumplimiento del código de edificación existente en materia de instalaciones complementarias. Presentaciones de obras nuevas, ajustes de obras, ampliaciones, conforme a obra, avisos de obra, etc.

Se espera que el contexto socioeconómico no se modifique a efectos de poder mantener la cantidad de registraciones demandadas.

Realización de un mayor control en la conservación de ascensores. Además la necesidad de registrar contemplando el compromiso asumido para la optimización y agilización de los plazos en todo, de acuerdo a las metas prometidas. Considerar la necesidad de capacitación continua debido a la actualización tecnológica.

Desde Diciembre de 2007, se ha puesto en primer plano la rectificación de todos los déficits del área de instalaciones, de contar con este programa y solucionar los mismos, se facilitaría enormemente la tramitación de los contribuyentes.

Presentación de instalaciones nuevas, contra incendio, térmicas e inflamables, eléctricas, electromecánicas, ascensores, sanitarias, antenas. En los ajustes de instalaciones, ampliaciones y proyectos, los interesados exigen eficiencia y agilidad en el registro.

El accionar de la repartición esta intensamente ligado con toda la actividad de las construcciones de la Ciudad. Además de lo dicho en el párrafo anterior tenemos como objetivo regularizar y actualizar todas las instalaciones no declaradas lo que multiplica el nivel de tareas a resolver.

La evaluación de cada permiso minuciosamente analizado y registrado de acuerdo a las leyes establecidas para cada caso y al código de la edificación vigente en el GCBA. Sector de consulta y asesoramiento previo a las presentaciones en general.

Con una mayor capacidad en los recursos de producción (recursos humanos técnicos y administrativos, bienes, etc.) se incrementaría la capacidad productiva.

El impacto esperado es mejorar sensiblemente la prestación a los demandantes, tanto en calidad como en eficiencia y en la optimización de los plazos de gestión.

**Programa:30 REGISTRO DE OBRAS PUBLICAS, PRIVADAS E  
INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS**

Descripción: REGISTRO DE OBRAS PUBLICAS, PRIVADAS E INSTALACIONES  
COMPLEMENTARIAS

Unidad Ejecutora: DIRECCION GENERAL DE REGISTROS

Jurisdicción: 30 MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO

Finalidad: Servicios Económicos

Función: Servicios urbanos

<b>PRESUPUESTO FINANCIERO</b>	
<b>Inciso Principal</b>	<b>IMPORTE</b>
Gastos en personal	5.880.780
Personal permanente	2.999.940
Asignaciones familiares	65.330
Asistencia social al personal	28.010
Contratos por Tiempo Determinado	2.787.500
Bienes de consumo	126.600
Productos alimenticios, agropecuarios y forestales	5.800
Textiles y vestuario	16.400
Productos de papel, cartón e impresos	38.300
Productos químicos, combustibles y lubricantes	14.800
Productos metálicos	4.200
Otros bienes de consumo	47.100
Servicios no personales	90.100
Alquileres y derechos	32.400
Mantenimiento, reparación y limpieza	3.000
Servicios Especializados, Comerciales y Financieros	14.700
Pasajes, viáticos y movilidad	40.000
Bienes de uso	125.000
Maquinaria y equipo	125.000
<b>TOTAL</b>	<b>6.222.480</b>

**ADMINISTRACIÓN DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**  
Cantidad de Cargos por Unidad Ejecutora en cada Jurisdicción

Jurisdicción	Unidad Ejecutora	Carrera Administrativa(1)								Otros Ordenamientos Escalafonarios	Decreto 948	Ley 2070	Res 959/1924-MHGC-07	Total
		AA	AB	PA	PB	SA	SB	TA	TB					
<b>30-MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO</b>														
	300-MIN.DE PLANEAMIENTO Y OBRAS PUBLICAS	3	32	3	1	4	4	0	4	0	12	1	43	107
	306-DIRECCION GENERAL DE COORDINACION INSTITUCIONAL Y COMUNITARIA	1	5	0	0	0	1	0	0	0	2	0	8	17
	307-DIRECCION GENERAL PROYECTOS URBANOS Y ARQUITECTURA	1	2	2	4	0	1	0	0	0	7	0	27	44
	308-SUBSECRETARIA DE PLANEAMIENTO	0	3	1	1	1	0	0	0	0	12	0	3	21
	309-SUBS. DE PROYECTOS DE URBAN.ARQ.E INFRAESTRUCTURA	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	310-SUBSECRETARIA DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS	0	9	1	0	1	0	0	0	0	13	0	13	37
	312-DIRECCION GENERAL DE ARQUITECTURA	1	5	0	2	1	0	0	0	2	7	0	14	32
	320-SUBSECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE	0	4	0	0	2	0	0	0	0	4	0	6	16
	322-DIR.GRAL DE TRANSITO	4	31	6	14	2	37	4	14	0	10	0	48	170
	333-CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL	1	1	0	1	0	0	0	0	0	9	0	2	14
	366-DIR.GRAL INTERPRETACION URBANISTICA	2	7	6	17	1	0	0	0	0	19	0	10	62
	757-DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE	0	8	2	0	1	2	2	2	0	10	0	19	46
	797-UNIDAD EJECUTORA EXAU3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	15	27
	807-DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	12	18
	2301-DIRECCIÓN GENERAL PROYECTOS DE INGENIERIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3
	2303-DIRECCION GENERAL OBRAS DE INGENIERIA	3	19	3	10	3	3	3	1	0	8	0	21	74
	8367-DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTROS	10	25	20	16	2	1	4	11	0	52	0	77	218
	<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>151</b>	<b>44</b>	<b>69</b>	<b>18</b>	<b>49</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>181</b>	<b>2</b>	<b>320</b>	<b>907</b>

(1) Agrupamiento y Tramo Decreto N° 583-GCBA-2005

AA. Agrupamiento Administrativo - Tramo A

AB. Agrupamiento Administrativo - Tramo B

PA. Agrupamiento Profesional - Tramo A

PB. Agrupamiento Profesional - Tramo B

SA. Agrupamiento Servicios Sociales e Institucionales - Tramo A

SB. Agrupamiento Servicios Sociales e Institucionales - Tramo B

TA. Agrupamiento Técnico - Tramo A

TB. Agrupamiento Técnico - Tramo B

El presente cuadro no incluye Autoridades Superiores, Plantas de Gabinete ni Personal Docente