

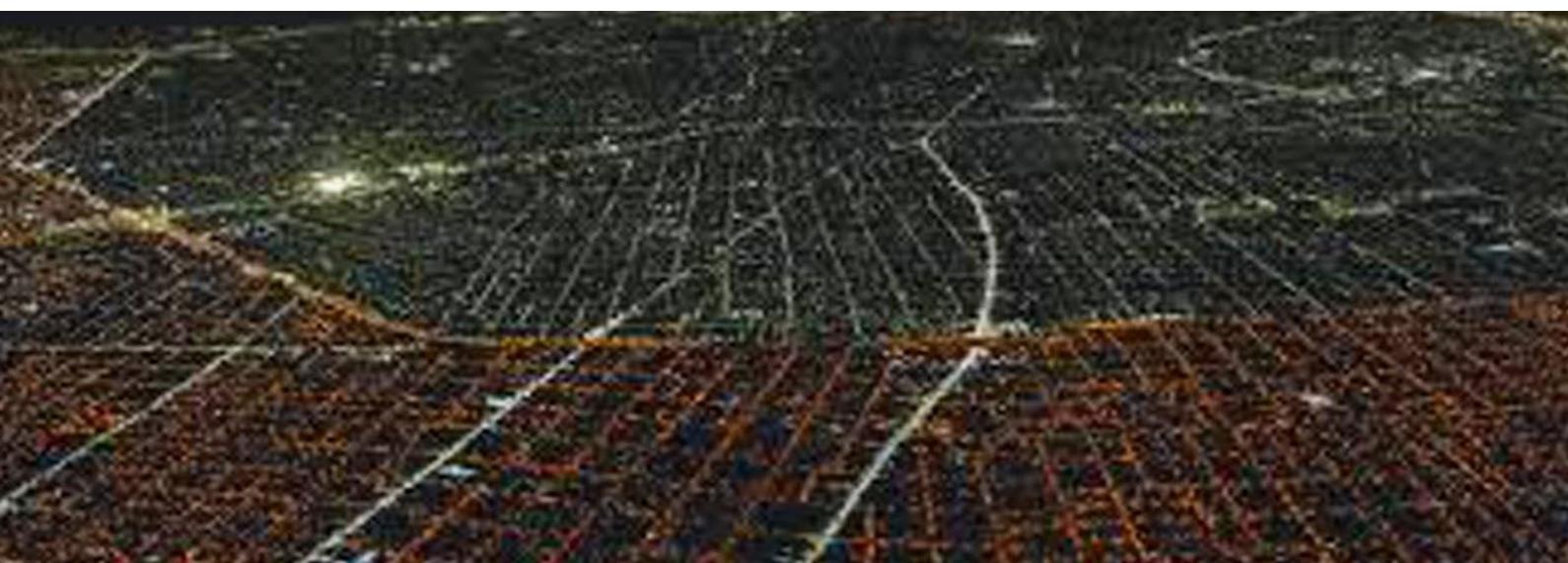


INFORME DE GESTIÓN PUA 2020



Eje Metropolitano

Trabajo en coordinación con la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



CoPUA
consejo del plan
urbano ambiental



LEGISLATURA
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Aportes de la Comisión Metropolitana

Introducción y Metodología

El Capítulo Metropolitano del Proceso de Actualización del PUA se trabaja en coordinación con la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, a partir de las siguientes premisas:

En el 2020 se trabajaron 3 ejes temáticos que son: Transporte, Residuos Sólidos Urbanos y Cuencas.

Cada eje temático se planteó con 3 reuniones virtuales que se dieron con periodicidad semanal o quincenal:

- Taller 1 Análisis de Normativas / Diagnóstico
- Taller 2 Evaluación Instrumentos / Organización
- Taller de Cierre Propuestas

- Cada Taller se coordinó con el Honorable Concejo Deliberante de un municipio diferente, dentro de los 40 municipios que conforman la Región Metropolitana de Buenos Aires.
- Para abrir cada Taller se contó con la participación de dos o tres expertos que hicieron una breve contextualización del tema a tratar.
- Cada mesa de trabajo en grupos contó con la coordinación de un representante por la Legislatura de la Ciudad y otro por el COPUA, a los efectos de compilar los aportes.

Los invitados a participar en los distintos temas que se llevaron a cabo en el año 2020 fueron: Representantes de los Municipios de la RMBA, de las Comisiones respectivas de los H. Concejos Deliberantes, de las Cámaras del Congreso de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires, Funcionarios de los gobiernos Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Organizaciones de la Sociedad Civil e Institutos Universitarios presentes en la RMBA, vinculados a las temáticas de cada uno de los ejes que se abordan.

Coordinación entre la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y el COPUA: Se conformó una mesa de articulación Metropolitana con los siguientes representantes:

- Vicepresidente 1º de la Legislatura
- Presidenta de la Comisión de Planeamiento Urbano
- Presidenta de la Comisión Relaciones Interjurisdiccionales
- Representante legislativo de la oposición
- Representante de Vicepresidencia 1º
- Directora Comisión Planeamiento Urbano

- Dirección General de Asuntos Metropolitanos
- Representantes del COPUA

Esta Mesa es la encargada de:

- Gestionar la participación institucional de los Municipios de la región metropolitana y sus funcionarios técnicos en el proceso de debate y actualización del PUA.
- Alentar acuerdos con los legislativos del área metropolitana, que permitan avanzar en una coordinación y mirada común sobre la región y los lineamientos en materia normativa.
- Coordinación del proceso de debate sobre la Dimensión Metropolitana del PUA.
- Definición de una metodología para la participación.
- Definición de los Ejes Sectoriales a considerar en cada una de las etapas del proceso.
- Compilación de los aportes.

Cronograma de Reuniones - Año 2020

- Reunión Transporte – Taller 1

Fecha de la reunión: 11 de Agosto de 2020 a las 15 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

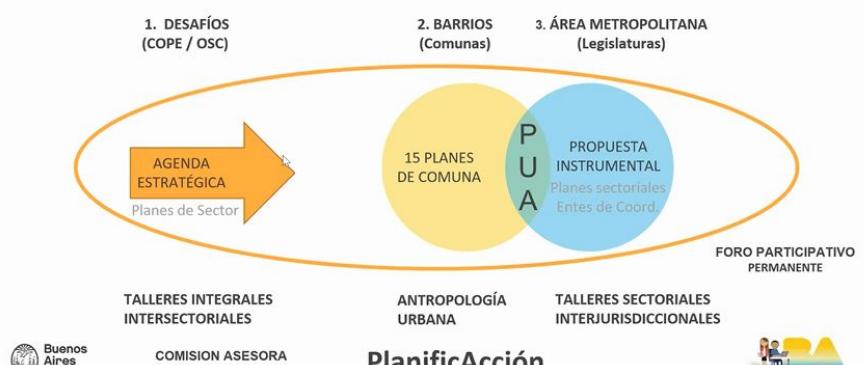
- Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,
- Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Orador Experto:

- Conferencia sobre el Transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires, a cargo del Mg. José Barbero (Decano del Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de General San Martín).



Propuesta metodológica



Mg. Gabriel Lanfranchi – Coordinador del Plan Urbano Ambiental



Diputado Lic. Agustín Forchieri – Vicepresidente Primero de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.



Mg. José Barbero (Decano del Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de General San Martín).

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos centrado en los aspectos vinculados a la Legislación sobre el tema de transporte en la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderadores a un integrante del COPUA y un Legislador/a de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Los problemas y las propuestas que identificaron los participantes quedaron consignadas en pizarras de Jamboard, que más adelante veremos con sus resultados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- Reunión Transporte – Taller 2

Coordinado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, y como coanfitrón el Honorable Concejo Deliberantes de Tres de Febrero.

Fecha de la reunión: 18 de Agosto de 2020 a las 15 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,

-- Presidente del H. Concejo Deliberante de Tres de Febrero, Dr. Sergio Iacovino

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

-- Arq. Andrés Borthagaray (ex Secretario de Transporte de la Ciudad, ex Director de la Agencia Metropolitana de Transporte por la Ciudad, y Coordinador para América Latina del Instituto para la Ciudad en Movimiento (Institut pour la Ville en Mouvement)

--Ing. Julián Bertranou (Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de General Sarmiento).



Presidente del H. Concejo Deliberante de Tres de Febrero, Dr. Sergio Iacovino.



Director de la Dirección General de Asuntos Metropolitanos, Claudio Augugliaro



Desafíos alrededor de una autoridad de transporte metropolitano en el AMBA

Plan Urbano Ambiental – Eje Transporte Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

Presentación de Julián Bertranou en base a un trabajo previo elaborado junto a Sebastián Anapolsky y Carla Galeota

Ing. Julián Bertranou (Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de General Sarmiento)

The screenshot shows a presentation slide with the following content:

Buenos Aires, institucionalidad de la movilidad metropolitana
Plan Urbano Ambiental – eje transporte

Andrés Borthagaray
Presidente, Fundación Furban
Director, Instituto para la Ciudad en Movimiento (América Latina)

Legislatura, Ciudad de Buenos Aires, Agosto 2020

Diapositiva siguiente

¿Una oportunidad o una nueva frustración?

- Un cambio de paradigma o de discurso frente a pandemia, calentamiento global, crisis?
- Condiciones para un diálogo conductor hacia el futuro – asignación de recursos
- Entre planeamiento explícito e implícito, ¿para qué sirven los planes?
- La dimensión metropolitana, entre la integración y la tensión por los beneficios de la centralidad

Haga clic para agregar notas

Arq. Andrés Borthagaray (ex Secretario de Transporte de la Ciudad, ex Director de la Agencia Metropolitana de Transporte por la Ciudad, y Coordinador para América Latina del Instituto para la Ciudad en Movimiento (Institut pour la Ville en Mouvement))

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y los aportes que se pueden hacer para trabajar en una Agencia de Transporte Metropolitano. Cada grupo tuvo como moderadores a un integrante del COPUA, un Legislador/a y un/a Concejal/a de Tres de Febrero. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedan consignadas en pizarras de Jamboard, que más adelante veremos con sus resultados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- **Reunión Transporte - Taller 3. (Propuestas).**

Fecha de la reunión: 01 de Septiembre de 2020 a las 15 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del COPUA.

Oradores

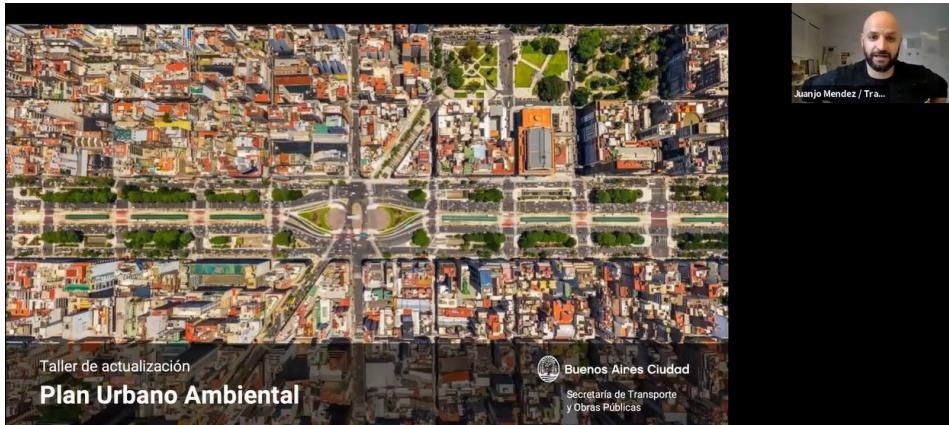
--Lic. Juan Felipe Rodríguez Laguens, Secretario de Articulación Interjurisdiccional del Ministerio de Transporte de la Nación.

-- Lic. Juan José Méndez, Secretario de Transporte y Obras Públicas del GCBA.

-- Lic. Lorena Petrovich, Presidenta de la Comisión de Transporte, Puerto e Intereses Marítimos del H. Senado de la Provincia de Buenos Aires.



Dip. Lic. Agustín Forchieri (Vicepresidente 1º de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)



Lic. Juan José Méndez, Secretario de Transporte y Obras Públicas del GCBA.



Lic. Juan Felipe Rodríguez Laguens, Secretario de Articulación Interjurisdiccional del Ministerio de Transporte de la Nación.

Segunda parte de la reunión:

Con los insumos generados en las 2 primeras reuniones se elaboró un documento síntesis para trabajar en salas durante la última reunión del eje temático del transporte, de forma de validar los aportes realizados y completar de configurar el diagnóstico sobre la temática y las propuestas respectivas. El trabajo en los grupos, a través de pizarras de Jamboard quedó filmado y sus conclusiones se encuentran en el informe que se detalla más adelante.

Asimismo, se consignó la información en relación al diagnóstico del estado de situación de la movilidad en la región así como de las propuestas generadas en cuatro grandes grupos temáticos: equidad – a saber, condicionamientos, causas y efectos de la prestación de los servicios de transporte para un acceso igualitario-, ambiente – a saber problemáticas sobre el impacto ambiental del transporte y propuestas para promover políticas de mitigación y adaptación-, digitalización – a saber, falencias en relación al uso de nuevas tecnologías en la prestación de servicios y

propuestas para la gestión de la información- y gobernanza -a saber, condicionamientos en relación a la coordinación entre los diversos actores de la región metropolitana en cuestión, y propuestas para su mejora en relación a la gestión del transporte público en particular, y la movilidad en general . A su vez, dos de ellos cuenta a su interior con subgrupos. Para el caso de equidad se compilaron aquellas referidas a género y diversidades, accesibilidad e integración socio-urbana, mientras que en el eje referido a gobernanza, se dispusieron tres grandes instancias contemplando las que refieren a cuestiones de coordinación regional, aquellas que hacen hincapié en problemas y propuestas para la autoridad de aplicación en relación al transporte -la Agencia de Transporte Metropolitano- y lo ateniente a elementos que hacen al marco normativo de la cuestión.

Los grandes temas seleccionados para el trabajo en grupos fueron los mismos que el COPUA estuvo trabajando junto al CoPE, y que reflejan nuevos lineamientos temáticos a incorporar en la actualización del PUA: Equidad, Ambiente, Digitalización y Gobernanza, de manera de armonizar y complementar los debates que se realizaron en diversos ejes en paralelo.



Foto Izquierda: Diputada Natalia Fidel (Presidenta de la Comisión de Relaciones Interjurisdiccionales de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). – Foto Derecha: Diputada Victoria Roldán Méndez (Presidenta de la Comisión de Planeamiento Urbano de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

Nuevamente, para el trabajo en grupos se contó con la moderación de un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- Reunión Residuos Sólidos Urbanos – Taller 1

Coordinado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y como co-anfitrión del Honorable Concejo Deliberante de Marcos Paz.

Fecha de la reunión: 22 de septiembre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,

--Presidenta del H. Concejo Deliberante de Marcos Paz, Lic. Verónica Casco.

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

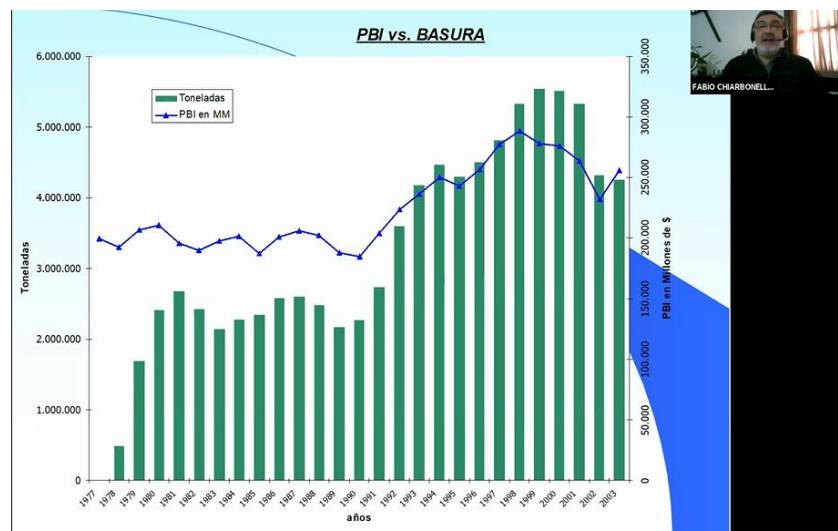
--Dr. Pedro del Piero (Presidente de la Fundación Metropolitana).

--Dra. Mariana Saidón (Coordinadora del Área de Ambiente y Política – Escuela de Política y Gobierno – UNSAM).

--Lic. Fabio Chiarbonello (Asociación para el Estudio de los Residuos Sólidos).



La Presidenta del HCD de Marcos Paz, Lic. Verónica Casco

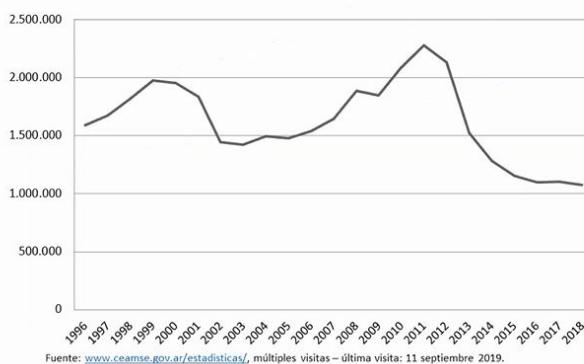


Lic. Fabio Chiarbonello (Asociación para el Estudio de los Residuos Sólidos).



Estado de situación de los residuos en la RMBA

Gráfico 1: Toneladas dispuestas por CABA en la CEAMSE, 1996-2018



Dra. Mariana Saidón (Coordinadora del Área de Ambiente y Política – Escuela de Política y Gobierno – UNSAM).

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y las propuestas referidas a las cuestiones vinculadas a los Residuos Sólidos Urbanos en la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderador a un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a. Los 6 grupos de trabajo de esta jornada se dividieron en 3 temas: Remediación de Pasivos Ambientales, Gestión de Residuos Sólidos y Economía Circular. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedan consignadas en pizarras de Jamboard, que más adelante veremos con sus resultados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- **Reunión Residuos Sólidos Urbanos – Taller 2**

Coordinado por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires y como co-anfitrión el Honorable Concejo Deliberante de Vicente López.

Fecha de la reunión: 29 de septiembre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Presidenta de la Comisión de Planeamiento Urbano de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, Lic. Victoria Roldán Méndez.

--Vicepresidente 1ero. del H. Concejo Deliberante de Vicente López, Lic. Diego Enrich.

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

--Ing. Alberto Términe (Gerente General del CEAMSE)

--Arq. Andrés Petrillo (Subsecretario de Servicios Públicos de la Municipalidad de Vicente López)

--Lic. Miguel Lozupone (Profesor de la UNSI y Secretario de Vinculación Tecnológica de la CGI).



Lic. Diego Enrich, Vicepresidente 1º del H.C.D. de Vicente López

GIRSU EN VICENTE LÓPEZ

VERDES

- ▶ LA TOTALIDAD DEL MATERIAL PROVENIENTE DE LA PODA MUNICIPAL ES CHIPEADO IN SITU POR CUATRO MÁQUINAS CHIPEADORAS QUE ACOMPAÑAN AL EQUIPO DE PODA
- ▶ REPRESENTA ENTRE 100 Y 500 TONELADAS MENSUALES
- ▶ EL MATERIAL OBTENIDO ES UTILIZADO COMO COBERTURA NATURAL EN PARQUES Y PLAZAS DEL MUNICIPIO.

ÁRIDOS

- ▶ 2 RUTAS ESPECIALES PARA ÁRIDOS
- ▶ SE RECUPERAN 250 Tn MENSUALES
- ▶ SE UTILIZAN COMO MATERIAL DE COBERTURA EN RELLENOS SANITARIOS



Arq. Andrés Petrillo (Subsecretario de Servicios Públicos de la Municipalidad de Vicente López).

ESTACIONES DE TRANSFERENCIA



D ZAVALETA

Recibe 751 t/día de residuos secos de CABA, Avellaneda, Lanús y Quilmes
1 Enfardadora de RSU
46% CABA 54% 3 Municipios PBA

E ALMIRANTE BROWN

Recibe 1.431 t/día de residuos de Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Florencio Varela, Lanús, Quilmes, Pte. Perón, Cañuelas y San Vicente
100 % Municipios PBA

A COLEGIALES

Recibe 1.618 t/día de residuos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 100% CABA

B FLORES

Recibe 1.100 t/día de residuos de CABA, Ezeiza, Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Avellaneda y Esteban Echeverría
70% CABA 30% 6 Municipios PBA

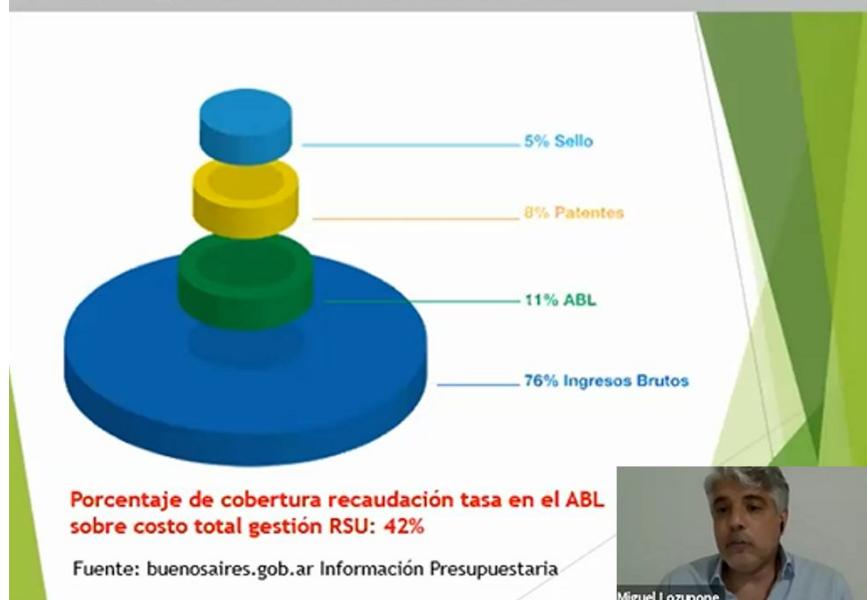
C POMPEYA

Recibe 781 t/día de residuos de CABA, Avellaneda, Ezeiza, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes
45% CABA 55% 5 Municipios PBA

Horarios de picos de plantas:
20 a 24 hs. y 06 a 10 hs.
Equipos promedio: 84
Acopios para cargar: 25/30
Tráilers: 140

Ing. Alberto Términe (Gerente General del CEAMSE)

INGRESOS TRIBUTARIOS PROPIOS DE CABA



Lic. Miguel Lozupone (Profesor de la UNSI y Secretario de Vinculación Tecnológica de la CGI).

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y las propuestas referidas a las cuestiones vinculadas a los Residuos Sólidos Urbanos en la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderador a un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a. Los 3 grupos de trabajo de esta jornada se dividieron en los siguientes temas: Remediación de Pasivos Ambientales,

Gestión de Residuos Sólidos y Economía Circular. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedan consignadas en pizarras de Jamboard.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- Reunión Residuos Sólidos Urbanos - Taller 3 (Propuestas).

En esta reunión se conmemora también el Día Internacional Metropolitano.

Fecha de la reunión: 06 de Octubre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

- Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,
- Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

-- Ing. Manuel Mateu, Coordinador de Residuos Sólidos Urbanos de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación.

- Tec. Ezequiel Capelli, Subsecretario de Higiene Urbana del GCBA
- Dr. Francisco Suárez, Director Provincial de Residuos – OPDS - Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Seguidamente,

-- la Lic. Manuela Maunier, Directora General de Participación Ciudadana y Cercanía del GCBA, nos introduce en el análisis de los resultados de las mesas de Diagnóstico Participativo vinculadas a temas de Ambiente y RSU, realizadas en ocasión de la celebración del Día Internacional Metropolitano.



Tec. Ezequiel Capelli, Subsecretario de Higiene Urbana del GCBA



Ing. Manuel Mateu, Coordinador de Residuos Sólidos Urbanos de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación.



Lic. Manuela Maunier, Directora General de Participación Ciudadana y Cercanía del GCBA, en ocasión de la celebración del Día Internacional Metropolitano



La reunión estuvo enmarcada en el Día Mundial Metropolitano

Segunda parte de la reunión:

Con los insumos generados en las 2 primeras reuniones se elaboró un documento síntesis para trabajar en salas durante la última reunión del eje temático del transporte, de forma de validar los aportes realizados y completar de configurar el diagnóstico sobre la temática y las propuestas respectivas. El trabajo en los grupos, a través de pizarras de Mural, quedó filmado.

Como en el taller de Propuestas del ciclo anterior, los aportes se discriminaron a partir de 4 grandes temas: Equidad, Ambiente, Digitalización y Gobernanza.

Para el trabajo en grupos se contó con la moderación de un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- Reunión Cuencas – Taller 1.

Fecha de la reunión: 27 de Octubre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Presidenta de la Comisión de Planeamiento Urbano de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, Lic. Victoria Roldán Méndez.

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

--Mg. Andrés Nápoli (Director Ejecutivo de la Fundación Ambiente y Recursos Naturales).

--Ing. Marcela Álvarez (Directora del Sistema Riachuelo de AySA).

--Dr. Leonardo Fernández (Investigador del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento).



Diputada Mercedes de las Casas, Presidenta de la Comisión de Ambiente de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Mg. Andrés Nápoli (Director Ejecutivo de la Fundación Ambiente y Recursos Naturales)



Ing. Marcela Álvarez (Directora del Sistema Riachuelo de AySA).



Dr. Leonardo Fernández (Investigador del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento).

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y las propuestas referidas a las cuestiones vinculadas a las cuencas de la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderador a un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a. Los 3 grupos de trabajo de esta jornada se dividieron en los siguientes temas: Ambiente, Obras y Cuestión Social. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedan consignadas en pizarras de Mural y los debates han sido filmados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- Reunión Cuencas – Taller 2.

Fecha de la reunión: 10 de Noviembre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Presidenta de la Comisión de Ambiente de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, Diputada Mercedes de las Casas.

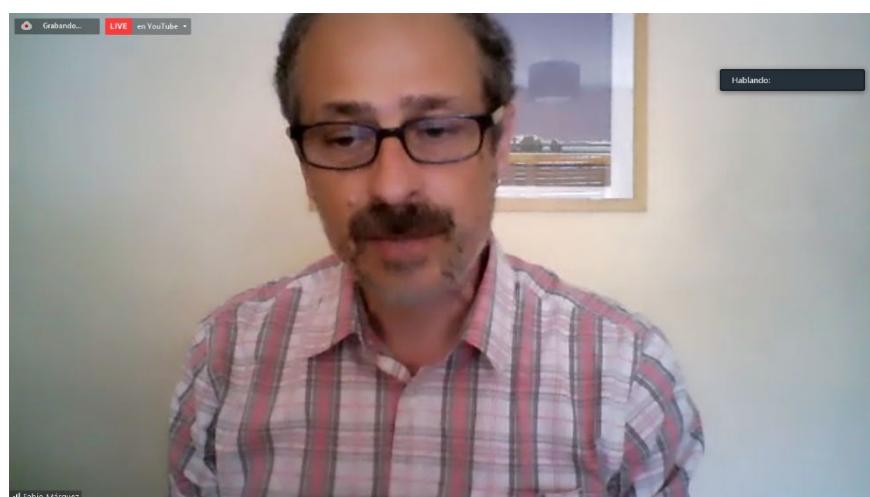
--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del CoPUA.

Oradores

--Arq. María Laura Rey (Directora de Ordenamiento Territorial de ACUMAR).

--Lic. Fabio Márquez (Director de Participación Social de ACUMAR).

--Sra. Adriana Córdoba (COEPSA – Centro Oeste de Estudios Políticos y socio-Ambientales, organización de la sociedad civil que es miembro del Consejo Consultivo de la Cuenca media del COMIREC).



Lic. Fabio Márquez (Director de Participación Social de ACUMAR).



Sra. Adriana Córdoba (COEPSA – Centro Oeste de Estudios Políticos y Socio-Ambientales, organización de la sociedad civil que es miembro del Consejo Consultivo de la Cuenca media del COMIREC).



Arq. María Laura Rey (Directora de Ordenamiento Territorial de ACUMAR).

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y las propuestas referidas a las cuestiones vinculadas a las cuencas de la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderador a una integrante del COPUA y una Legisladora/a. Se conformaron dos salas, en donde se trabajó, por un lado, la Cuenca Matanza Riachuelo y por el otro, tanto la Cuenca del Reconquista como la del Río Luján. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedaron consignadas en pizarras de Jamboard y los debates han sido filmados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

- **Reunión Cuencas – Taller 3 (propuestas).**

Fecha de la reunión: 24 de Noviembre de 2020 a las 16 hs.

Primera parte de la reunión:

Presentación de la Jornada

--Vicepresidente 1 de la Legislatura de la CABA, Lic. Agustín Forchieri,
--Presidenta de la Comisión de Relaciones Parlamentarias de la H.

Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, Lic. Rosío Antinori.

--Mg. Gabriel Lanfranchi - Representante del COPUA.

Oradores

--Dr. Fernando Galetto, Subsecretario de Asuntos Interjurisdiccionales y Política Metropolitana del GCBA

--Lic. Antolín Magallanes, Director General de Gestión Política y Social de ACUMAR.

Segunda parte de la reunión:

Trabajo en grupos para determinar las problemáticas y las propuestas referidas a las cuestiones vinculadas a las cuencas de la Región Metropolitana. Cada grupo tuvo como moderador a un/a integrante del COPUA y un/a Legislador/a. Se conformaron dos salas, en donde se trabajó, por un lado, la identidad ribereña con temas como gobernanza y digitalización abarcando todas las cuencas, y otra haciendo foto en la matriz productiva en torno a las cuencas y en temas de ambiente e inclusión urbana. Los problemas y las propuestas que identifican los participantes quedan consignadas en pizarras del MURAL y los debates han sido filmados.

Tercera parte de la reunión:

Conclusiones generales. Aportes de cada equipo. Puesta en común.

Informe preliminar de los aportes en el “Eje Transporte” de la Dimensión Metropolitana

Introducción

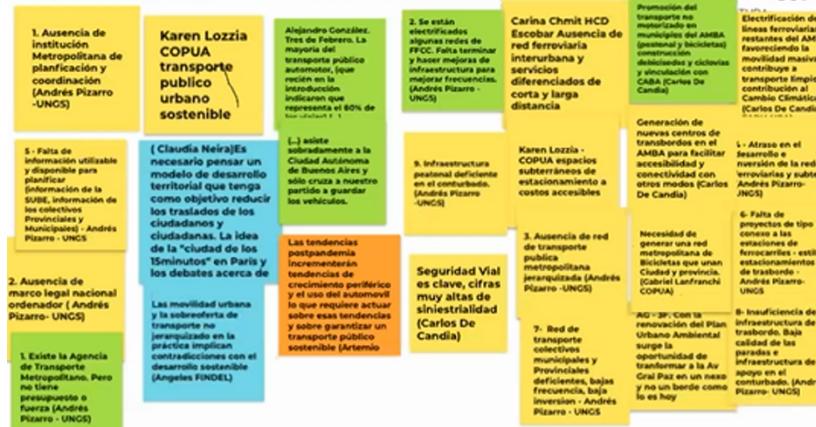
En el presente documento se consignan las propuestas realizadas por los/as participantes de los encuentros virtuales llevados a cabo los días 11 y 18 de agosto, y 1 de septiembre del corriente año en el Eje Transporte, entre las 15 y las 19 hs., en el marco de la dimensión metropolitana del proceso de actualización del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dicho material fue relevado tanto de las pizarras compartidas en los trabajos grupales, así como de la desgrabación de estas instancias, a fin de corroborar que todas las contribuciones se encuentren contempladas.

Asimismo, se consignó la información en relación al diagnóstico del estado de situación de la movilidad en la región, así como de las propuestas generadas en cuatro grandes grupos temáticos:

- 1) Equidad – a saber, condicionamientos, causas y efectos de la prestación de los servicios de transporte para un acceso igualitario-,
- 2) Ambiente – a saber, problemáticas sobre el impacto ambiental del transporte y propuestas para promover políticas de mitigación y adaptación-,
- 3) Digitalización – a saber, falencias en relación al uso de nuevas tecnologías en la prestación de servicios y propuestas para la gestión de la información.
- 4) Gobernanza -a saber, condicionamientos en relación a la coordinación entre los diversos actores de la región metropolitana en cuestión, y propuestas para su mejora en relación a la gestión del transporte público en particular, y la movilidad en general.

¿Cuáles son las principales problemáticas en materia de movilidad en la RMBA?



COPUA

Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 1.

A su vez, dos de ellos cuentan a su interior con subgrupos. Para el caso de equidad se compilaron aquellas referidas a género y diversidades, accesibilidad e integración socio-urbana, mientras que en el eje referido a gobernanza, se dispusieron tres grandes instancias contemplando las que refieren a cuestiones de coordinación regional, aquellas que hacen hincapié en problemas y propuestas para la autoridad de aplicación en relación al transporte -la Agencia de Transporte Metropolitano- y lo ateniente a elementos que hacen al marco normativo de la cuestión.

¿Cuáles son las respuestas de los gobiernos de la región a estos problemas?



LEGISLATURA
De la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

COPUA



Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 1.

Resumen Ejecutivo

Las ciudades metropolitanas modernas se han instituido en grandes motores económicos, donde intervienen diversas jurisdicciones y centralidades. Esta dinámica en la expansión urbana se encuentra fuertemente mediada por la infraestructura y los servicios de movilidad.

Este fenómeno de la movilidad y su rol en la estructuración de los grandes aglomerados urbanos ha sido objeto de múltiples estudios en el ámbito académico en la región. A fin de estructurar un análisis que permita contextualizar los aportes realizados en las jornadas referidas a Transporte en el marco de la actualización del Plan Urbano Ambiental, el presente apartado toma en consideración una serie de estudios sobre la Región Metropolitana de Buenos Aires, haciendo hincapié en los patrones de urbanización en el territorio, aspecto central al momento de comprender la problemática planteada.

Hacia fines del siglo XX y principalmente en las últimas dos décadas comienza a verificarse el fenómeno del crecimiento en las periferias distantes a las grandes ciudades, proceso que se ha registrado tanto en los países centrales como periféricos, abordado por diversos autores/as quienes comienzan a identificar la proliferación de suburbios discontinuos (Sassen, 1999; Abba, 2010).

En tal sentido, para la Región Metropolitana de Buenos Aires, estudios considerados clásicos en el estudio de la materia (Gorelik, 1998; Novick y Caride, 1990), identifican un cambio entre el crecimiento de la ciudad central a partir de 1940. Previo a este período bisagra en la forma del patrón urbano, se identificaba un proyecto de crecimiento urbano en cuadrícula con efecto contenedor e incluso regulador en lo referente a la localización de diversos sectores sociales, mientras que posteriormente comienza a generarse un creciente desbordamiento de la urbe, erigiéndose así la General Paz como una línea fronteriza que demarca el contraste entre los diversos patrones de crecimiento (Borthagaray et al., 2017).

En este marco, el proceso de urbanización en esta nueva etapa en la RMBA no escapa a la dialéctica observada por Vasconcellos (2010), pudiendo identificar una estrecha vinculación en su estructuración con las redes de transporte. En esta línea de argumentación, un estudio realizado por el PIUBAT (2020) sobre el estado del transporte público de la Argentina identifica dos dimensiones de análisis esenciales para el presente trabajo.

La primera de ellas refiere al proceso histórico de urbanización de la región, en el que observan dos momentos: el de “conurbación” hasta la década de 1980 y posteriormente el de “peri urbanización”. El primero de ellos

sustentado en la expansión de las redes de transportes públicos -ferroviaria en sus inicios, incluyendo luego nuevas formas de autotransporte público-, y el segundo en la expansión de las redes de autopistas.

La segunda dimensión refiere al estado actual del territorio de la región, el cual, acorde a lo que plantean dichos autores, condensa tres patrones de urbanización diversos en múltiples escalas: compacto, lineal e insular. El primero de ellos visible en el primer cordón (hasta los 20 km.), el patrón lineal incluye un radio de 20 a 40 km., tomando el segundo cordón y una parte del tercero, este último combina con el patrón insular, que contempla un radio hasta los 75 km aproximadamente.

Atendiendo la combinación de estos tres patrones, la “conurbación” que dio lugar al patrón compacto alrededor de las líneas troncales de la red ferroviaria de superficie que garantizaban acceso a las centralidades a razón del trabajo. En efecto, “la red de transporte guiado (FF.CC., tranvía, subterráneo) antecede y acompaña el crecimiento de la gran ciudad, en continuidad con el tejido por suburbanización configurando la fisonomía tentacular típica que conocemos” (Kralich, 2011: 82).

No obstante, independientemente de su característica tentacular este crecimiento fue altamente dispar. Los efectos fueron los propios de un fenómeno signado por la ausencia de políticas planificadas en la expansión, lo cual produjo una serie de características propias de un crecimiento desordenado: baja densidad poblacional y desarrollo aletargado de la infraestructura de servicios – transporte, electricidad, red de gas natural, agua potable, cloacas y desagües-.

El segundo proceso, el de “peri urbanización”, lleva al extremo la condición de ciudad fragmentada. Respondiendo a la proliferación de emprendimientos inmobiliarios, industrias sin especialización productiva y centros de consumo (Abba, 2004,2012), en el segundo cordón y parte del tercero, bajo una lógica de crecimiento lineal.

La complejidad de las áreas metropolitanas implica el acuerdo de diversos actores. Sin dudas el Estado es uno de ellos, y debe entenderse aquí no como una figura monolítica, sino tomar en cuenta la escala de los múltiples gobiernos involucrados: Nación, jurisdicciones subnacionales como lo son la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, así como también los Municipios bonaerenses que integran la región, y que día a día enfrentan estos desafíos brindando múltiples respuestas para su resolución.

Así también implica la coordinación con otros actores públicos y privados. En el ámbito público las políticas de movilidad impactan en el acceso a otro tipo de servicios indispensables para el acceso a la salud, a la educación, al

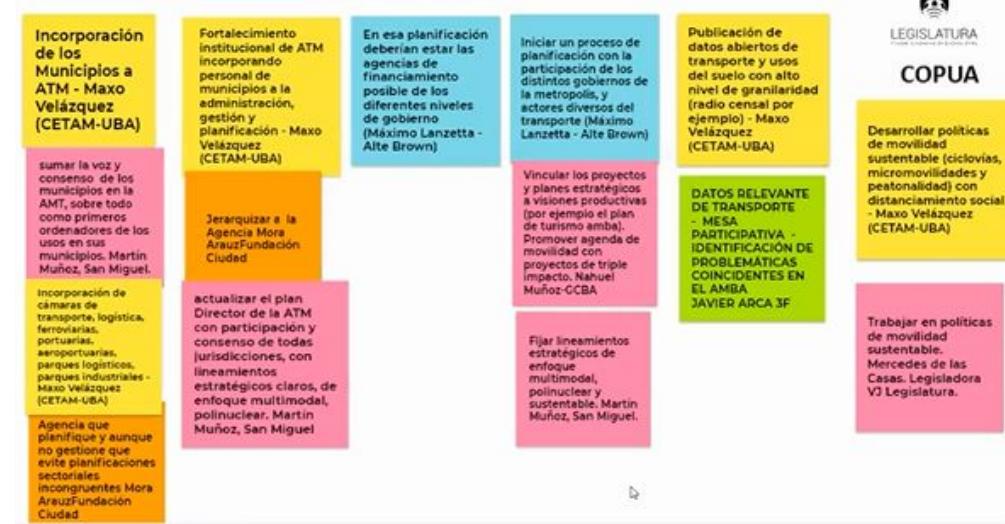
trabajo, motivo por el cual la coordinación intersectorial, interdisciplinaria en el ámbito público se vuelve primordial. Así también la coordinación con las empresas prestadoras de servicios en relación a la movilidad.

Aportes y Conclusiones

Bajo esta caracterización de la región en términos de movilidad y usos del suelo, se consignan a continuación las problemáticas y propuestas surgidas en las jornadas mencionadas al inicio de este documento.

Atendiendo esta dimensión de análisis, una de las problemáticas medulares consiste en la ausencia de planificación y coordinación integral para la región en términos interjurisdiccionales (Nación, Provincia de Bs. As. y Municipios, Ciudad Autónoma de Bs. As.). En dicha línea se advierte la necesidad de que el crecimiento sociodemográfico de la región pueda ser planificado, ya que dicho fenómeno se ha dado al momento sin una visión integral, reforzando así la concentración en la Ciudad de Buenos Aires como ciudad principal. En la misma línea se visualiza que las políticas de usos de suelo y de desarrollo urbano no producen en la misma manera políticas referidas a la movilidad.

¿Sobre qué temas consideramos necesario avanzar en lo inmediato?



Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 2.

Como corolario de ello, es que se plantean una serie de propuestas. La primera de ellas consiste en generar una instancia institucional de coordinación, capaz de articular y gestionar las problemáticas metropolitanas, siendo el transporte es una de ellas. Asimismo, se sostuvo la necesidad de que dicho ámbito contemple a su interior instancias de participación consultiva para la sociedad civil, las universidades y las

organizaciones de la sociedad civil. En relación a este punto, una cuestión presente en las jornadas de debate en relación a la coordinación metropolitana ha sido la de potenciar el rol de los gobiernos municipales, debido a su proximidad con las problemáticas cotidianas y el conocimiento que ellos tienen de los desafíos respecto a la movilidad.

The slide title is "¿Cuáles son las problemáticas en materia de movilidad en la RMBA?" (What are the problems in mobility in the RMBA?). It lists five points:

1. Ausencia de institución Metropolitana de planificación y coordinación (Andrés Pizarro -UNCS)
2. Ausencia de marco legal/nacional ordenador (Andrés Pizarro -UNCS)
3. Ausencia de red de transporte público metropolitana interprovincial (Andrés Pizarro -UNCS)
4. Ausencia de red de transporte público urbano sostenible (Karen Lozzia - COPUA)
5. Es necesario pensar un modelo de desarrollo territorial que tenga como objetivo reducir los traslados de los ciudadanos y ciudadanas. La idea de la "ciudad de los 15minutos" en París y los debates acerca de AG - 3F. Con la renovación del Plan Urbano Ambiental surge la oportunidad de transformar a la Av Gral Paz en un nexo y no un borde como lo es hoy (Claudia Neira)

Participants visible in the video feeds are:

- Alejandro González, Tres de Febrero. La mayoría del transporte público automotor, (que recorre en la interurbana, local y que representa el 80% de los viajes) (-)
- Carina Chumit HCD Escobar. Ausencia de red ferroviaria interurbana y servicios diferenciados de corta y larga distancia
- Karen Lozzia - COPUA espacios subterráneos de estacionamiento a costos accesibles
- Carina Chumit HCD Escobar
- Alejandro González
- Karen Lozzia

Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 1.

En esta línea se propone la planificación de políticas tendientes a consolidar nuevas centralidades al interior de la región, contribuyendo a una integración socio-urbana. Asimismo, atendiendo el continuo urbano, se plantea necesario promover la coordinación de los planes urbanos entre municipios, así como también de la movilidad en su territorio.

En relación al marco normativo, se identifica que en la región operan múltiples regulaciones en materia de transporte y tránsito en la región, con marcada disimilitud. En tal sentido, las propuestas proporcionadas para tal problemática refieren a revisar y armonizar la normativa existente, con la finalidad de dar un ordenamiento al rol de las jurisdicciones parte, así como también establecer fuentes de financiamiento, capaces de generar incentivos tendientes a lograr una movilidad sostenible en la región.

Respecto a la Agencia de Transporte Metropolitano, en tanto ente de coordinación en materia de movilidad en la región, se identifica una serie de desafíos. En relación a su marco normativo actual, las competencias con las que cuenta el ente, así como su presupuesto, presentan serias deficiencias a la hora de constituirse como autoridad integral en la materia.

Asimismo, al momento de planificar el transporte público, se visualiza en su abordaje una ausencia de perspectiva sistémica, que contemple las diversas escalas de gestión, así como la intermodalidad. Esta deficiencia también se observa en la escasa articulación existente entre el sistema portuario y los corredores de logística de cargas en su paso por el territorio metropolitano.

Como respuesta a dichos desafíos se plantea el fortalecimiento del ente mediante la potenciación de sus capacidades y competencias, así como también sus fuentes de financiamiento. En relación a la representatividad de las diversas instancias de gobierno, se considera primordial profundizar la representación de los municipios en la discusión de los problemas y proyectos, así como también tomar en consideración la diversidad de visiones académicas y de la sociedad civil. En esta línea, y contemplando la participación de los actores previamente mencionados, se propone desarrollar un plan de infraestructura de transporte metropolitana con una visión integral y transversal sobre la región. Esta dimensión encuentra su complementariedad en la propuesta de desarrollo de una instancia de evaluación acerca de la modalidad del financiamiento de las grandes infraestructuras metropolitanas requeridas.

Por otro lado, en relación a la integración socio-urbana en la región, se observa que la configuración espacial de la red de transporte pública y privada de la RMBA es débil en la periferia, y los cambios tanto en la cobertura como en la direccionalidad han sido poco significativos a través del tiempo, manteniendo su predominancia radio-céntrica hacia la ciudad principal. Este fenómeno atiende una lógica de producción en los desplazamientos, donde los viajes transversales o locales pasan a un segundo plano, y con ello se profundiza la falta de integración socio-urbana. Asimismo, atendiendo estudios realizados (ENMODO 2010, INTRUPUBA 2007) estos viajes representan en la región un alto porcentaje, y contempla desplazamientos no sólo hacia el trabajo, sino también hacia establecimientos educativos o actividades relacionadas al estudio y hacia centros de salud, donde gran parte de ellos se realizan en acompañamiento de otra persona, con la particularidad de que dicha tarea suele ser llevada a cabo por mujeres. Como advierten estos estudios, y se vuelve a identificar aquí como una cuestión a tener presente, las políticas de movilidad en la Región Metropolitana carecen de una mirada integral en lo que refiere a una perspectiva de género, más allá de las políticas planteadas por algunos distritos, lo cual agrava las condiciones en las cuales se realizan estas etapas de viaje.

Asimismo, la cobertura del sistema de transporte es esencialmente mayor en los corredores densos -rutas provinciales y nacionales y redes de

ferrocarril-, y escasa y desacompasada en las áreas alejadas a dichos ámbitos. Complementariamente, se carece de una red metropolitana jerarquizada de transporte público, donde la alta participación del automóvil particular en el reparto modal genera congestión y saturación del sistema, y con fuertes implicancias en el ambiente.

En esta línea se pone en cuestión que el desarrollo urbano de las últimas décadas no siempre ha contemplado los principios de un móvil sostenible, y la ausencia de iniciativas que promuevan el uso del transporte no motorizado, situación que se ve agravada por la deficiente infraestructura peatonal en los municipios del AMBA. (No obstante, en la región hay distritos con programas de movilidad sustentable que pueden tomarse como antecedentes al momento de hacer un plan para la metrópolis).

Como respuesta a estas problemáticas surge promover políticas tendientes a la generación de un urbanismo de proximidad, con nuevas centralidades territoriales que permitan en el mediano y largo plazo la reducción de los traslados. Complementariamente, propender a la generación de una red jerarquizada de transporte público, con especial foco en su desarrollo sostenible, generando incentivos para la transición hacia un sistema de transporte más eficiente en términos energéticos, y asequible y de calidad para los/as usuarios/as.

Esta instancia implica no sólo la reducción drástica de las emisiones por parte del transporte público, sino cumplimentar con las metas propuestas por acuerdos internacionales referidos a la temática a los cuales Argentina adhiere, y por ende las jurisdicciones que forman parte de la región.

Asimismo, se propone la creación de incentivos desde los diversos niveles de gobierno para el uso de medios de transporte no motorizado, dentro de los cuales se encuentra la puesta en valor de los espacios públicos para lograr ciudades caminables que contemplen ámbitos de socialización comunitaria en la vía pública.

¿Cómo evaluamos la coordinación en materia de transporte en la RMBA?
¿Sobre qué temas consideramos necesario avanzar en lo inmediato?



COPUA



Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 2.

Por último, esta serie de problemáticas y propuestas se encuentran mediadas por las nuevas tecnologías de la información, las cuales permiten dar cuenta de la suma de los desplazamientos en la región en tiempo real, los recorridos y las etapas de viaje. Lo que las vuelve una herramienta fundamental a la hora de planificar la movilidad.

En tal sentido, las deficiencias en torno a esta cuestión se registraron en la baja calidad de los datos duros y estadísticos con los que se evalúa la toma de decisiones, así también se observó la falta de integración en los modos de recabar dichos datos lo cual impide generar una evidencia compatible para toda la región.

Asimismo, se planteó la falta de estado público sobre los datos generados por el sistema SUBE, junto a una deficiencia en el AMBA en lo referido al acceso a la información sobre los diversos transportes en tiempo real, lo que le permitiría al/a la usuario/a un mayor aprovechamiento de su tiempo y el uso intermodal del transporte. También la falta de datos en relación a la red de transporte pesado y tránsito portuario.

A consecuencia de ello, se advierten una serie de iniciativas a contemplar entre las cuales se destacan la estandarización de indicadores relacionados a la movilidad -así como la desagregación de la información con perspectiva de género, que permita tener un conocimiento más extendido sobre los diversos usos y modos que emplea la población en relación a ello-, la promoción y publicidad de datos abiertos a los/as usuarios/as para identificar la disponibilidad de los diversos modos de transporte existentes en su locación.

Así también se propusieron una serie de iniciativas de política pública, relacionadas a regular la movilidad como servicio (MaaS), así como la creación de un boleto único intermodal.

Por otra parte, se consideró pertinente la creación de un área de procesamiento de datos y producción de información en el marco de la autoridad de aplicación (ATM), que contemple los datos que brinda el sistema SUBE, así como también aquellos proporcionados por otras fuentes, tales como GPS, Google y telefonía para establecer cómo se dan los flujos de movilidad.



Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 2.

Por su parte, atendiendo los desafíos que plantea la movilidad en términos de sostenibilidad, se plantea la necesidad de incorporar en dichas instancias datos acerca de los modos de movilidad no motorizados, lo cual permitiría su jerarquización en la pirámide de la movilidad.

Trabajo en Salas

Sin perjuicio de lo consignado al momento, a continuación, se listan las conclusiones producidas en los debates en salas reducidas, ordenadas bajo los subtemas descritos al inicio de este documento.

EQUIDAD:

Género y Diversidades:

Problemas:

- La red de transporte pública y privada está diseñada con una lógica radio céntrica, lo que responde a desplazamientos centro-periferia (lógica de la producción). No da cuenta de los viajes transversales o multi-destino (que

en general están asociados a las tareas de reproducción y cuidado). (compartido con Integración socio urbana).

- Falta de perspectiva de género en la planificación de transporte, incluso a nivel de diseños de vehículos.

Propuestas:

- Redefinir los recorridos y servicios de los medios de transporte en la región para que tengan en cuenta las tareas de cuidado.
- Promover un sistema de paradas de colectivos seguras.

Accesibilidad:

Problemas:

- Incumplimiento regional del Decreto 467/98 (accesibilidad para personas con movilidad reducida).
- Ausencia de normativa que garantice la accesibilidad en los espacios públicos, tales como los diversos niveles en las veredas.

Propuestas:

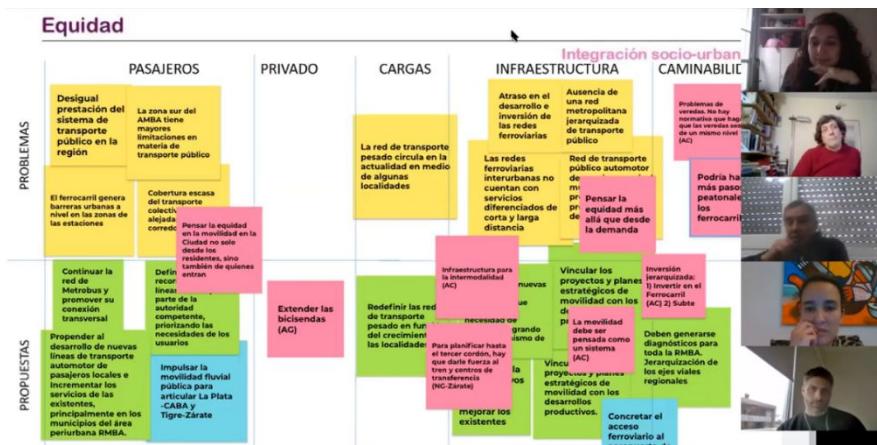
- Promover diseños universales y ajustes razonables en las unidades de transporte público.

Integración Socio-Urbana:

Problemas:

- Ausencia de una red metropolitana jerarquizada de transporte público. Entre sus efectos genera congestión y saturación del sistema, en las denominadas "hora pico".
- Desigual prestación del sistema de transporte público en la región en relación a la distribución de la capacidad del sistema, la disponibilidad de flota, asientos y frecuencia.
- Cobertura escasa del transporte colectivo en áreas alejadas de corredores densos (de borde o intersticiales). Necesidad de reordenar el transporte público de pasajeros ya que hay varias líneas que hacen el mismo recorrido y zonas sin cobertura o con poca oferta de servicios.
- En particular, presenta un mayor deterioro la red de transporte público automotor de pasajeros a nivel municipal y provincial, producto de una falta de planificación e inversión, que se traduce en una baja frecuencia que aleja a potenciales usuarios. Debemos tener en cuenta que más del 70% de los viajes son dentro del mismo municipio.
- La zona sur del AMBA tiene mayores limitaciones en materia de transporte público. Esto incluye a las Comunas 8 y 9 que tienen fuertes limitaciones en materia de conectividad.
- El ferrocarril genera barreras urbanas a nivel en las zonas de las estaciones, que dividen las centralidades.

- Atraso en el desarrollo e inversión de las redes ferroviarias, que postergan obras necesarias en materia de infraestructura, indispensables para lograr mejores frecuencias.
- Las redes ferroviarias interurbanas no cuentan con servicios diferenciados de corta y larga distancia, lo que termina promoviendo el uso del automóvil.
- La red de transporte pesado circula en la actualidad en medio de las localidades en diversos partidos, a consecuencia de la expansión del tejido urbano.



Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 3.

Propuestas:

- Generar en la región nuevos centros de trasbordo y mejorar los existentes, a fin de facilitar la accesibilidad y conectividad con áreas centrales.
- Promover el desarrollo de nuevas centralidades territoriales que reduzcan la necesidad de traslados, logrando así un urbanismo de proximidad. (compartido con Ambiente)
- Deben generarse diagnósticos para toda la región. Jerarquización de los ejes viales ya que es importante que cada municipio pueda planificar la movilidad en su territorio, en coordinación con los municipios aledaños. (compartido con Gobernanza/ATM)
- Continuar la red de Metrobus y promover su conexión transversal con otros modos de transporte público existentes en la región.
- Redefinir las redes de transporte pesado en función del crecimiento de las localidades y la nueva infraestructura de transporte automotor.
- Definición de los recorridos de las líneas locales por parte de la autoridad competente, priorizando las necesidades de los usuarios por sobre la rentabilidad de las empresas prestadoras de servicios. En esta línea, se deberá tener en cuenta el acceso al sistema de salud y el sistema educativo y las centralidades locales en relación al mercado laboral,

independientemente de la coordinación entre los diversos modos de transporte.

- Vincular los proyectos y planes estratégicos de movilidad con los desarrollos productivos.
- Propender al desarrollo de nuevas líneas de transporte automotor de pasajeros e Incrementar el nivel de servicio de las existentes a nivel local, principalmente en los municipios del área periurbana en la RMBA.
- Concretar el acceso ferroviario al aeropuerto de Ezeiza. (Propuesta específica)
- Movilidad fluvial pública para articular La Plata -CABA – Tigre y Zárate. (Propuesta específica)
- Pensar la movilidad no solo desde quienes residen en el territorio, sino también desde las personas que entran y circulan por la jurisdicción.
- Propender a la generación de políticas de estacionamiento uniformes en todo el AMBA.

AMBIENTE:

Problemas:

- Sobreoferta de transporte no jerarquizado en las áreas centrales, con fuertes implicancias en términos de contaminación ambiental. En algunos casos, esa multiplicidad de oferta prioriza el transporte automotor por sobre otros menos contaminantes.
- Flota obsoleta en la región, que no incorpora el uso de nuevas tecnologías para lograr mayor eficiencia energética. (Alta concentración de gases de efecto invernadero).
- Falta de promoción de transporte no motorizado y deficiente infraestructura peatonal en municipios del AMBA.
- Alta participación del automóvil particular en el reparto modal. Falta de adecuación de la política de desarrollo urbano a los principios de la movilidad sostenible (enfatizando modos activos y transporte público). (compartido con Integración Socio-urbana).
- Dominancia de camiones en el acceso al puerto.
- Ausencia de circunvalaciones intermodales.
- Falta de difusión sobre los criterios e indicadores que permitan medir la caminabilidad.

Ambiente

	PASAJEROS	PRIVADO	CARGAS	INFRAESTRUCTURA	CAMINABILIDAD			
PROBLEMAS	Flota obsoleta en la región, que no incorpora el uso de nuevas tecnologías para lograr mayor eficiencia energética.	Sobreferta de transporte no jerarquizado en las zonas metropolitanas con fuertes implicancias en términos de contaminación ambiental.	Alta participación del automóvil particular en el reparto modal. Falta de adecuación de los sistemas de desarrollo urbano a los principios de la movilidad sostenible [enfatizando modos activos y transporte público].	Accesibilidad portuaria prioritizada por el camión.	Carreteras mayoritariamente de carretera rápida y de intercambio de camiones.	Sacar el aeropuerto de la Ciudad.	Diseños con prevalencia vial (infraestructura grande).	Falta de promoción de transporte no motorizado y deficiente infraestructura peatonal en municipios del AMBA.
	Regulación MAAS (movilizadas como servicios diversos según jurisdicciones).	Bajo uso del modo fluvial para la articulación transversal de la red de suelo.	No amarillado el ferrocarril como red de suelo.	Incremento de logística urbana del tipo delivery.	Rupturas de Cargas no Intermodales.	Autonomía Circunvalaciones Intermedias.	Red de tránsito pesado no articulado entre jurisdicciones (muy heterogénea).	Falta de criterios, dimensiones e indicadores para evaluar caminabilidad.
PROPYUETAS	Incentivos y coordinación de políticas para la transición hacia un sistema de transporte de pasajeros sostenible (eléctrico, hidrógeno y autoguiado).	Propender a la generación de una red de transporte público metropolitano enfocada en el desarrollo sostenible.	Necesidad de generar una red metropolitana de bicisendas y ciclovías que vinculen CABA con el AMBA.	Lanzadera FFCC portuaria desde puertos secos en provincia a los puertos actuales.	Integración Red de Subterráneo con Red Ferroviaria.	Fortalecimiento de las subcentralidades (mitad de 15 minutos).	Mejora del espacio público para la generación de ciudades caminables.	Generación de incentivos por parte de los diferentes niveles de gobierno para el uso de transporte no motorizado.
	Liberar fondos para los subsidios a combustibles fósiles.	Metrobus en Centro de Transporte Intermodal.	Transbordos y transferencias en trenes y tranvías.	Ciclovías no radiales, sino transversales.	Expansión de ferrocarriles y trenes de cercanías con conectividad interjurisdiccional.	Infraestructura azul y verde articulada con los cauces de aguas de los arroyos interiores.	Accesibilidad aeroportuaria con FFCC.	Reducción del espacio vial en subcentralidades comerciales del AMBA.

Trabajo en salas – Eje Transporte – Taller 3.

Propuestas:

- Propender a la generación de una red de transporte público metropolitano enfocada en el desarrollo sostenible.
- Necesidad de generar una red metropolitana de bicisendas y ciclovías que vinculen CABA con el AMBA.
- Generación de incentivos por parte de los diferentes niveles de gobierno para el uso de transporte no motorizado.
- Mejora del espacio público para la generación de ciudades caminables y que contemplen ámbitos de socialización comunitaria en la vía pública.
- Incentivos y coordinación de políticas para la transición hacia un sistema de transporte de pasajeros sostenible (eléctrico, hidrógeno y autoguiado).
- Promover un sistema tendiente a la eliminación progresiva de los subsidios a los combustibles fósiles.
- Propender a la generación de servicios de trenes transversales, trolebuses o tranvías eléctricos troncales. (comparte con integración socio-urbana).
- Generar energía sustentable (eólica o solar) para la alimentación del sistema de transporte guiado.
- Generar mayor limitación a la circulación y estacionamiento al automóvil privado.
- Generar un sistema de ciclovías de recorrido transversal.
- Infraestructura azul y verde articulada con los cauces de aguas de los arroyos interiores.
- Reducción del espacio vial en subcentralidades comerciales del AMBA.

DIGITALIZACIÓN:

Problemas:

- Baja calidad de información de datos duros y estadísticos necesarios para la toma de decisiones.
- Incompatibilidad y falta de integración de la modalidad de recabar datos y generar evidencia al momento de planificar el transporte público entre las diferentes jurisdicciones..
- Inexistencia de información pública sobre los datos generados por el uso del sistema SUBE, que debe contemplar detalle transaccional en datos abiertos y formato diario.
- Deficiencia en el acceso a la información de los servicios de transporte en tiempo real en los municipios del conurbano, así como en la gestión de información de los servicios, que, de funcionar mejor, permitirían lograr una mayor intermodalidad.
- Deficientes mecanismos de reclamos y respuestas sobre el funcionamiento de los servicios.
- Deficiencia de datos sobre el uso del espacio público y la disponibilidad del cordón - para estacionar, para la carga y descarga, entre otros-.
- Falta de datos sobre la red de tránsito pesado y su uso de rutas de cargas, factores que contribuyen a la descoordinación en la multimodalidad del transporte de carga.
- Falta de publicidad de los estudios que justifican las obras de infraestructura y su priorización respecto de otras alternativas.

Propuestas:

- Promover la estandarización de indicadores relacionados a la movilidad en las diferentes jurisdicciones.
- Promover la generación y publicación de datos en relación a los/as pasajeros/as, peatones, el uso del transporte público, de las ciclovías, entre otros, que contemplan su desagregación desde una perspectiva de género. (Compartido con género).
- Analizar la regulación metropolitana de movilidad como servicio (MaaS) para el autotransporte municipal, micro-movilidades o deliverys y potenciar los consorcios de gestión temáticos interjurisdiccionales. (compartido con Ambiente y Gobernanza /marco normativo/).
- Generar estrategias de medición de la demanda de transporte público en la región, a fin de compatibilizar con la oferta.
- Promover el uso de las TICs para mejorar la intermodalidad y el sistema en su conjunto.

- Impulsar la creación de un boleto único intermodal. (compartido con Equidad).
- Extender a toda la región metropolitana la plataforma interactiva para la planificación de los viajes de usuarios/as que tiene CABA, de forma de promover el uso del transporte público y la intermodalidad.
- Crear un área de procesamiento de datos y producción de información en el marco de la autoridad de aplicación (ATM), que no sólo se limite a los datos que brinda el sistema SUBE, sino que incorpore otras fuentes como GPS, Google y telefonía para establecer cómo se dan los flujos de movilidad. (compartido con Gobernanza/ATM)
- La gestión de la información debe hacerse a partir de lineamientos problemáticos compartidos entre los municipios. Organizar la información disponible y generar nueva información a partir de los datos.
- Generar un programa informático -aplicación- que permita optimizar los diferentes tipos de transporte tal que generen menor impacto ambiental. Entendiendo que la digitalización permite mayores grados de eficiencia en los diversos modos de movilizarse, ello contribuye a reducir las externalidades negativas.
- Elaborar un Código de Espacio Público que permita establecer los usos diferenciados (estacionamiento, carga y descarga) a través de aplicaciones.
- Generar una red de datos con información sobre tránsito pesado.
- Dar continuidad a la implementación de los procesos de digitalización en aquellos trámites vinculados al transporte en general, y especialmente los vinculados al de carga.
- Incorporar bases de datos sobre modos de movilidad no motorizados, a fin de promover su jerarquización en la pirámide de la movilidad. Asimismo, aquellas debieran nuclear datos aportados por empresas telefónicas capaces de brindar información sobre la movilidad pormenorizada.

GOBERNANZA**Coordinación Regional**

Problemas:

- Ausencia de una institución interjurisdiccional (Nación, Provincia - Municipios, CABA) de planificación y coordinación integral para la región.
- La carencia de un modelo de planeamiento para el crecimiento sociodemográfico de la región metropolitana ha generado una concentración en la ciudad principal (CABA) de las actividades más importantes en detrimento de la consolidación de centralidades a su interior. (compartido con Equidad/Integración socio-urbana)
- Falta de coordinación de políticas de uso de suelo y desarrollo urbano en relación a las políticas de movilidad. (compartido con Gobernanza/ATM)
- La fragmentación en diversas jurisdicciones plantea evaluar la necesidad de revisar si es conveniente que el autotransporte de pasajeros se siga regulando en tres niveles.

Propuestas:

- Crear una coordinación para la articulación y gestión metropolitana, que contemple en su interior una instancia de participación consultiva para la sociedad civil, para plantear las necesidades y desafíos del área en su conjunto.
- Promover la coordinación de los planes urbanos y de movilidad de los gobiernos locales con las localidades vecinas (entendiendo el continuo urbano), como así también el trabajo articulado con las diversas áreas al interior de los municipios, y la interacción con universidades, colegios profesionales y concejales/as, a fin de lograr armonizar ciertas políticas de uso del suelo y movilidad en la región.
- Potenciar el rol de los gobiernos municipales en la definición de temas como la localización de las paradas del transporte público, y de recorridos de empresas locales. (compartido con Gobernanza/ATM)
- Promover mayores espacios de participación ciudadana en los procesos vinculados a la planificación del transporte (Como por ejemplo audiencias públicas).
- Necesidad de una mayor coordinación entre los municipios para la prestación de servicios locales, así como también en el desarrollo de obras de infraestructura que propendan a una mejora en dicha prestación.
- Identificar los enlaces interjurisdiccionales de cada ejecutivo que llevan adelante la ejecución de los proyectos que se propongan.

Autoridad de Aplicación / ATM:

Problemas:

- La actual normativa que regula la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) no contempla las competencias y el presupuesto adecuados para constituirse en una autoridad integral para la materia.
- Prevalece el abordaje por modo de transporte y falta de visión sistémica, multiescalar e intermodal en la planificación del sistema de transporte público.
- Escasa articulación entre el sistema portuario y los corredores de logística de cargas en su paso por el territorio metropolitano.

Propuestas:

- Fortalecer a la ATM, potenciando sus competencias y capacidades y consolidando sus fuentes de financiamiento.
- Potenciar la representación de los municipios en la Agencia, para incorporar la mirada local en la discusión de los problemas y proyectos. En caso que los municipios se integren en regiones y que estas constituyan una autoridad de regulación común del transporte, integrar también a esa autoridad.
- Incorporar en el marco de la ATM las diversas visiones académicas y de la sociedad civil existentes sobre la temática en el proceso de toma de decisiones.
- Propender a la profesionalización y el desarrollo de las capacidades técnicas de la Agencia, a fin de que pueda promover líneas estratégicas y atender la formulación de proyectos.
- Desarrollar un plan de infraestructura de transporte metropolitana con mirada integral y transversal temática sobre la región, que contemple la participación de los gobiernos locales, las OSC y los Institutos Universitarios presentes en la región.
- Incorporar en el Plan Director de Transporte de la ATM las perspectivas ambientales, de cambio climático, de género, y la evaluación estratégica vinculada a dichos temas. (compartido con Ambiente y Equidad/género)
- Promocionar la intermodalidad tomando en consideración las particularidades de los municipios.
- Trabajar sobre la demanda de transporte a partir de los cambios de los patrones de movilidad post pandemia. (compartido con Ambiente y Equidad)
- Potenciar la capacidad de la ATM tanto en materia de planificación y coordinación del tránsito pesado de cargas, como de regulación del transporte fluvial.

- Establecer que la ATM pueda brindar asistencia técnica a los municipios, tanto para generar un plan de movilidad sustentable local como para capacitar a los/as funcionarios/as competentes para llevar a cabo los programas y proyectos en el territorio.
- Desarrollar una instancia que evalúe la modalidad del financiamiento de las grandes infraestructuras metropolitanas.
- Propender desde la agencia a la generación de campañas de seguridad vial.

Marco Normativo

Problemas:

- Multiplicidad de regulaciones disímiles en materia de tránsito y transporte que operan sobre la misma región (Requisitos para la circulación, multas, tasas, etc.).
- Altos niveles de siniestralidad en la región.

Propuestas:

- Revisión y armonización del marco normativo, a fin de ordenar el rol de las jurisdicciones parte en el tema, y establecer fuentes de financiamiento, su distribución e incentivos en función de los postulados que atienden a una movilidad sustentable en la región.
- Necesidad de revisar la normativa para atender cuestiones vinculadas a seguridad vial (velocidades máximas, campañas, etc.)
- Contemplar los planes directores de transporte de la ATM para la generación de las directrices de la actualización del PUA.
- Retomar el RER como estructurador de movimientos transversales, asimismo potenciar los nodos o subcentralidades a partir del concepto TOD.

Informe preliminar de los aportes en el “Eje Residuos Sólidos Urbanos” de la Dimensión Metropolitana

Introducción

El presente informe documenta los aportes realizados durante las jornadas de los días 22 y 29 de septiembre y 6 de octubre, que tuvieron lugar en el marco del proceso de actualización del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Dicho material fue relevado tanto de las pizarras compartidas en los trabajos grupales, así como de la desgrabación de estas instancias, a fin de corroborar que todas las contribuciones se encuentren contempladas.

Los temas analizados contemplan todas las etapas del proceso de gestión integral de los residuos sólidos urbanos (GIRSU), esto es, la generación, la disposición inicial selectiva, la recolección diferenciada, la transferencia, el tratamiento y la disposición final. Para un mejor abordaje, las temáticas se trabajaron en grupos reducidos que fueron: remediación de pasivos ambientales, gestión de residuos sólidos urbanos y economía circular. En el primer encuentro se trabajó en relación a las temáticas en el área metropolitana, identificando las dificultades asociadas a cada una de ellas, y sus posibles soluciones. En el segundo el intercambio se generó en torno a las acciones que se vienen llevando por parte del Estado y las propuestas de mejora.

Aportes y Conclusiones

En los debates existió un consenso unánime respecto a la necesidad de avanzar en mecanismos de separación en origen y recolección diferenciada. Sobre ello se mencionaron varios problemas, tales como que el costo de esto último respecto al de disposición final es un desincentivo para que los municipios modifiquen sus actuales esquemas de recolección. Como posible solución se mencionó la regionalización en la gestión de residuos para generar escala y así reducir los costos operativos. Para ello los municipios no deberían poner reparos en que circule o se traten en uno de ellos los residuos de otros distritos.

Como paso fundamental para la disposición inicial selectiva se mencionó la implementación de educación ambiental en los colegios y campañas públicas al respecto para concientizar a las y los vecinos sobre la importancia de la separación en origen. Sin embargo, se aclaró especialmente la importancia de completar el ciclo de la GIRSU, ya que en muchos casos existieron campañas de reciclado que los vecinos vieron con agrado, pero finalmente el ciclo no se completó y los envases u otros reciclables acabaron

amuchados en galpones municipales sin un destino claro, por lo que terminó siendo frustrante y, por lo tanto, contraproducente.

La gran cantidad de generación de residuos también fue vista como un problema. Se recordó el concepto de que “el mejor residuo es el que no se genera” y se hizo hincapié en que los grandes generadores, como shoppings y locales de comidas rápidas, deberían estar obligados a separar en origen.

En materia normativa, se señaló que tanto Provincia como Ciudad tienen leyes actualizadas y modernas al respecto. La Provincia de Buenos Aires cuenta con la Ley 13.592 de gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, sancionada en diciembre de 2006, que establece la obligación de los municipios de elaborar planes de gestión integral de residuos sólidos que apunten a “Incorporar paulatinamente en la disposición inicial, la separación en origen, la valorización, la reutilización y el reciclaje en la gestión integral, estableciendo, entre otros, metas progresivas de reducción en la disposición final de los RSU”. Por su parte, la Ciudad de Buenos Aires, cuenta con la ley 1854 conocida “de Basura Cero”, sancionada en el año 2005. Establece el principio de reducción progresiva de la disposición final de los residuos sólidos urbanos, con plazos y metas concretas, por medio de la adopción de un conjunto de medidas orientadas a la reducción en la generación de residuos, la separación selectiva, la recuperación y el reciclado.

A pesar de esto, ninguna de las dos normas son cumplidas en su integralidad, al punto que la ley GIRSU provincial solo cuenta con un municipio adherido, y la ley porteña tuvo que ser modificada en 2018 para prolongar los plazos de reducción y permitir la termovalorización de los residuos.

Como muestra Consuelo Bilbao en su informe¹, la tendencia histórica de disposición final de RSU en el RMBA muestra que de 34 municipios relevados, sólo tres de ellos disminuyeron el envío de residuos a disposición final respecto de 2010: Ciudad de Buenos Aires, Ituzaingó y Brandsen. Sin embargo, solo uno de ellos, CABA, muestra una tendencia a la baja de forma consecutiva durante el periodo analizado. Logró disminuir un 47,22%. El crecimiento de residuos enviados a relleno sanitario en el periodo 2017-2010, correspondiente al acumulado de los 31 municipios que incrementaron el envío fue de 41.87%.

Asimismo, se abordó el tema de los recicladores urbanos, presentes en las tres jornadas de debate. Desde su mirada ellos no son reconocidos como trabajadores, sino que se mantienen en la informalidad, invisibilizados, con

¹ La gestión de los Residuos Sólidos Urbanos en la Región Metropolitana de Buenos Aires, Círculo de Políticas Ambientales, Julio 2018.

bajos ingresos y precarizados laboralmente. Al respecto se propuso avanzar en la creación de un registro público donde se puedan inscribir los recicladores urbanos y que se les otorgue protección sanitaria.

Otro de los grandes obstáculos a la hora de avanzar con una política de GIRSU es la discontinuidad de los planes y proyectos encarados, que muchas veces se advierten como espasmódicos, sin instrumentos e incentivos y que duran lo mismo que el período de gobierno del intendente municipal.

Por otro lado, el paso de una economía lineal a una circular fue visto como un desafío incluso superior al de la GIRSU, ya que implica el involucramiento del sector productivo y la modificación de los patrones de consumo. Implica el diseño y la gestión de productos que de manera sistémica eviten los volúmenes y la toxicidad de los residuos, buscando recuperar y conservar todos los recursos, evitando la disposición final. Sobre el punto se destacó la necesidad imperiosa de contar con leyes de Responsabilidad Extendida del Productor e Importador, para trasladar la responsabilidad de la gestión y el financiamiento de los residuos desde los municipios hacia los productores e importadores. De esta manera, al tener que costear los residuos en la etapa de posconsumo se generaría un fuerte incentivo para que éstos mejoren los residuos y los productos sean más fáciles de reciclar.

Respecto a la disposición final se observaron como problemas el colapso de los rellenos sanitarios de la Región Metropolitana de Buenos Aires y la dificultad para abrir nuevos centros de disposición final debido al rechazo social. Asimismo, muchos representantes de municipios señalaron el problema de los basurales a cielo abierto, que se calculan en aproximadamente 300 en toda la región. En muchos casos, dentro del casco urbano se acumulan grandes cantidades de basura que, si bien son limpiadas regularmente por el municipio, vuelven a generarse permanentemente.

Sobre este tema también se abordó la problemática de muchas familias en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica que ven a estos basurales como una oportunidad de vivienda. Avanzar en la relocalización de las personas que habitan los pasivos ambientales como paso previo para poder intervenirlos y sanearlos es necesario, nunca intervenir para adecuarlos y permitir que las personas sigan habitando allí.

Asimismo, otro problema detectado fue el de los lixiviados sin tratar, que generan contaminación en las napas freáticas debido a que ciertos rellenos sanitarios no están bien construidos o tienen fisuras en las membranas. Dado el punto anterior, el agua disponible para su consumo en dichas zonas

se encuentra contaminada. Es fundamental remediar ambientalmente los predios para el tratamiento eficaz de los lixiviados, que sin dudas será costoso en el corto plazo, pero se tornará mucho más costoso en el largo plazo no hacerlo.

Finalmente, se trataron diversos problemas más tales como los depósitos de autos abandonados o en litigio judicial; la cuenca matanza riachuelo como pasivo ambiental; la ausencia de visión integral sobre la problemática y la planificación para generar impacto social y político; y la falta de generación de datos cualitativos y cuantitativos respecto a cuánta basura se genera y cuánta se recicla, lo que dificulta llegar a un diagnóstico acertado sobre las acciones que deberían llevarse a cabo.

Respecto a las propuestas finales, rondaron acerca de la generación de un marco interjurisdiccional que permita un proceso coordinado de saneamiento de los pasivos ambientales el cual contemple a las jurisdicciones parte y a los municipios; la generar de incentivos a las industrias tendientes a favorecer prácticas sustentables o penalizaciones efectivas en casos de mala gestión de residuos; la incorporación de tecnología en el proceso de recolección de basura para un mayor control y regularización del servicio; la generación de políticas de compostaje comunitario; la creación un marco normativo y regulatorio para financiar la transición hacia una economía circular; la promoción de compras y contrataciones de productos y servicios sostenibles por parte del Estado a fin de fomentar la transición del sector privado hacia nuevos modelos de negocios en torno a la economía circular; y la utilización de restos de las cosechas, fundamentalmente de maíz o trigo, para la producción con alto valor agregado como el ácido láctico y poliláctico para la producción de bolsas biodegradables.

Estos fueron los aportes realizados durante las tres jornadas de intenso debate respecto al tema de residuos sólidos urbanos en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Trabajo en Salas

REMEDIACIÓN DE PASIVOS AMBIENTALES:

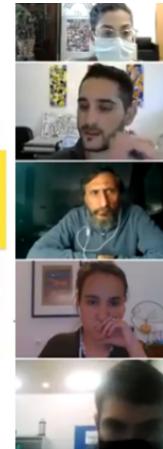
Problemas:

- Falta de internalización de los costos asociados a la inadecuada gestión de los residuos sólidos urbanos. Hay una infundada idea de que los costos de saneamiento de basurales son altos, pero en la práctica son considerablemente más altos los costos asociados a la mala gestión de los residuos que su adecuado tratamiento.
- Los basurales a cielo abierto se vuelven un problema a resolver por los gobiernos municipales, es decir, de modo estanco. Debido a que es un problema que trasciende las fronteras locales, su tratamiento coordinado permitiría dar una solución viable en términos económicos.
- Existencia de pasivos ambientales clandestinos de más de 1 hectárea (alrededor de 300), presentes en municipios cuya disposición ya está contemplada dentro del CEAMSE o corresponde a empresas que debieran tener su propia gestión de residuos.
- Los pasivos ambientales se vuelven una oportunidad de vivienda para familias en condiciones de vulnerabilidad socioeconómica. Como condición de ello, y entendiendo que los basurales son un fenómeno dinámico, que sufre desplazamientos y donde se asientan personas, aumentan los riesgos a su salud.
- Los lixiviados sin tratar generan contaminación en las napas freáticas. Debido a que ciertos rellenos sanitarios no están bien construidos o tienen fisuras en las membranas, los lixiviados pasan a las napas freáticas. Dado el punto anterior, el agua disponible para su consumo en dichas zonas se encuentra contaminada.
- Los depósitos de autos abandonados o en litigio judicial son pasivos ambientales problemáticos, debido a la lentitud en su gestión y los condicionantes que encuentran los municipios para removerlos. Asimismo, en la misma línea se plantea para la Ciudad – comunas 4 y 8 especialmente- la consecuente contaminación producida por la degradación de metales, y de suelo y napas que ocasionan dichos pasivos.
- Ausencia de regulación, control y fiscalización para tratar los pasivos ambientales, pese a la existencia de un marco normativo.
- Falta de información y comunicación sobre pasivos ambientales, que permitan generar una nueva conducta en el consumo y en la generación de residuos, así como de su separación en origen.
- Ausencia de una transversalización de la agenda de la gestión de los residuos en las propuestas proyectuales.
- Inexistencia o falta de estado público de registros de fábricas que generan residuos con asbestos en el AMBA.

- Heterogeneidad en los modos de gestión de las cuestiones ambientales en la Región Metropolitana de Bs. Así como un fuerte contraste entre CABA y los municipios bonaerenses, así como también entre áreas rurales y urbanas.
- Impacto negativo de los pasivos ambientales en el paisaje y la degradación paulatina de los entornos, incluida la desvalorización de los inmuebles.
- Impacto negativo de la presencia de cavas en campos privados de municipios periurbanos.
- Dificultad para encuadrar algunas actividades relacionadas con la economía circular y los nuevos modelos productivos en la nómina de habilitación de los establecimientos. Por ejemplo: las granjas (orgánicas) que incorporan el manejo de animales de granja y cultivos en forma rotativa.
- Hay una vinculación estrecha entre la gestión de los residuos industriales y los basurales a cielo abierto. Estos últimos comienzan a formarse alrededor de las industrias y luego se convierten en lugares de gestión. Las externalidades negativas de las industrias que no tratan sus residuos industriales, más complejos y riesgosos para la salud que los residuos domiciliarios no están siendo debidamente tratadas.
- Déficit de la infraestructura de saneamiento en regiones del AMBA -principalmente cordones 2 y 3-, donde los pozos absorbentes colapsan, lo cual genera pasivos ambientales y contaminación en acuíferos subterráneos. Los efluentes cloacales colapsados o mal tratados, y el vertido de aguas negras a calles, espacios verdes y cuencas de ríos, que luego deben ser remediados.
- Los costos para la recolección y el transporte de los RSU en la actualidad no son altos, ello hace que no se ponga en cuestión este proceso generando así una desatención a los volúmenes de generación y disposición de residuos.
- Hay un desincentivo natural en la separación en origen entendiendo que luego todo tiene una disposición final en un único sector del territorio.
- Cuenca matanza riachuelo como pasivo ambiental, ya que es una zona que concentra gran cantidad de basurales.
- El CEAMSE tiene un límite temporal (y espacial) para seguir haciendo rellenos sanitarios. Es un problema inminente que debe ser tratado con urgencia.

Remediación Pasivos Ambientales

Es muy alta la tasa de concentración	Sobran residuos y falta una política para regular su producción exagerada. AG 3F	Los basurales sin tratar, alta contaminación de las napas freáticas. Graciela Branderiz SCA	Fabio: Los basurales a cielo abierto al ser tratado como un problema de cada municipio es extremadamente inviable, por lo que se debe buscar que el sistema de manejo sea con un marco de intervención en	Enrique Lynch: Comuna 16 Retiro Riachuelo. Es una zona que concentra mucho los pasivos ambientales.	Existencia de los desechos sólidos y chatarra con la consecuente contaminación por degradación de suelos y aguas subterráneas. Graciela Branderiz -SCA	Alejandro Cittadino: Los basurales vistos como oportunidad de vivienda	Alejandro Cittadino: Los basurales vistos como oportunidad de vivienda
Enrique Lynch: Falta de comunicación, la mayor parte de la población no sabe o sospecha de que por más separación desordenada va a parar al mismo lugar, como un desinfectario, para la población	Existencia de marco normativo pero falta regulación y control (funcionamiento para regular el pasivo ambiental). - Graciela B.	La economía circular surge a partir de los principios de la naturaleza son circulares. Enseñar en la escuela.	Residuos en gomerías propician el dengue	Cada basural a cielo abierto genera un pasivo ambiental a remediar.	El pasivo ambiental produce impactos en el paisaje.	Las instituciones no están al tanto de los avances ecológicos y los cambios en los modelos productivos	Vehículos judicializados o depositados a los alrededores de las comisarías
El asbesto de fábricas e industrias en desuso	Las oficinas o centros son generalmente de casas privadas. En todo el mundo donde hay agua surgiendo. Con la UTA se ha hecho algo en el primer parque solar. Faltan recursos	Los pasivos ambientales de la provincia son viejas casas abandonadas, aun no se han tomado medidas	UBA arquitectura. No está trabajando en los temas de tratamiento de la basura. Considerar desde el ámbito social, económicos, mecanismos o proyectos de empleo, manejo y tratamiento de la	Construcción de plantas de áridos. Mariano Defensoria	La gestión de los residuos industriales y su vinculación con los basurales a cielo abierto Alejandro Cittadino	A. Termino: Es necesario valorizar económicamente el costo del basural a cielo abierto como modelo ambiental por excelencia. De esta manera se logra entender que los costos de las alternativas	Déficit de las estructuras de saneamiento Martín Muñoz
La contaminación que produce una planta de tratamiento en un barrio como Colegiales y la relocalización Adriana Pichetto - AG 3F (Problematización de la mesa de residuos)	...						



Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 2.

Propuestas:

Generar un marco interjurisdiccional que permita un proceso coordinado de saneamiento de los pasivos ambientales, el cual contemple a las jurisdicciones parte y a los municipios.

Promover un criterio común de intervención en relación a los asentamientos de población en aquellos lugares que son o fueron basurales a cielo abierto. Y con ello refiere a la definición de prioridades, la identificación de lugares más críticos dónde se requiera una inmediata intervención, a fin de lograr un uso de recursos públicos más eficiente.

Promover la concientización de la sociedad a fin de que la gestión de RSU contemple tanto la reducción en la generación de residuos como la separación en origen.

Generar incentivos a las industrias tendientes a favorecer prácticas sustentables o penalizaciones efectivas en casos de mala gestión de residuos.

Promover prácticas sustentables a través de instancias de concientización y su complemento con penalizaciones efectivas en casos de mala gestión de residuos. Entre las posibles medidas para promover la reducción de generación de pasivos ambientales, se identifican: establecer un día de recolección diferenciada en los municipios, generar compostaje con los residuos orgánicos comunitarios, brindar charlas y generar dinámicas de trabajo de concienciación junto a los colegios.

Promover la recuperación de ámbitos para la implementación de tecnologías de eficiencia energética y limpias en ámbitos periurbanos.

En el nivel nacional hay un plan de erradicación de basurales a cielo abierto, debería revisarse y promover mayores desincentivos para lograr su funcionamiento en la práctica.

Generar un trabajo conjunto entre las jurisdicciones parte de la región y unificar planes de acción en relación a los pasivos ambientales, para lograr resultados coherentes.

Promover instancias de coordinación en la RMBA con diferentes niveles de gobierno, que contemplen la participación comunitaria y del tercer sector. Ello permite generar soluciones consensuadas, lo cual permite que la sociedad se apropie de las medidas y programas, logrando mayor eficacia en las políticas implementadas.

Generar una instancia de representación de los municipios en el marco del CEAMSE. Las políticas deben ejecutarse en conjunto en toda el área metropolitana, entendiendo que es el único modo de lograr eficiencia en las políticas de remediación.

Abordar la problemática de los pasivos desde la generación de políticas que generen una nueva cultura de consumo y responsabilidad de lo generado en términos de residuos. Esto puede fomentarse a través del trabajo con el Sistema Educativo, que permita concientizar sobre la cuestión y promover una reeducación ambiental.

Propender a nuevas modalidades, tales como el compostaje comunitario, que permitan disminuir el transporte de los residuos.

Promover mejoras en la gestión de los residuos orgánicos, a través de la incorporación de nuevas tecnologías -biodigestores-, debido a que aquellos son los que representan el mayor porcentaje en el total de RSU.

Incorporar una instancia metropolitana de mapeo colectivo de los pasivos ambientales.

Incorporar tecnología en el proceso de recolección de basura, para un mayor control y regularización del servicio. El municipio de Morón realizó una prueba piloto, pero no pudo sostenerse como política local.

El CEAMSE cuenta con un área específica para la asistencia a municipios que cuentan con pasivos ambientales, donde se generan los estudios necesarios para contribuir al proceso de remediación.

En coordinación con el CEAMSE, la UBA está realizando un mapeo constante de los basurales a cielo abierto de más de 1 ha. existentes en el Área Metropolitana, y analizando su dinámica. Asimismo, están contemplando su implicancia en la salud y generando herramientas para comprender los alcances y modos de contaminación que generan dichos pasivos.

Trabajar en la cuenca Matanza Riachuelo para eliminar los basurales e integrar a los vecinos que viven en su margen, y así dejar de considerar a dicha cuenca como un pasivo ambiental.

Avanzar en la relocalización o adecuación de las personas que habitan los pasivos ambientales como paso previo para poder intervenirlos y sanearlos.

Remediar ambientalmente los predios para el tratamiento eficaz de los lixiviados, que sin dudas será costoso en el corto plazo, pero se tornará mucho más costoso en el largo plazo no hacerlo. Debe haber una intervención político ambiental con un plan que rectifique el funcionamiento de la causa fuente de la problemática.

Desarrollar una aplicación que permita hacer reclamos frente a esquinas crónicas, basurales a cielo abierto, micro basurales, etc. a través de fotos o de geolocalización.

GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS:

Problemas:

La recolección en muchos distritos es indiferenciada, mandando a tratamiento final tanto los residuos húmedos como los reciclables. Los altos costos de una recolección diferenciada contra los bajos de la disposición final desincentivan el fomento a la separación en origen.

En muchos distritos no se cuenta con infraestructura pública para el depósito de los residuos por parte de los vecinos, sino que cada vecino cuenta con su propio tacho de basura, lo que genera suciedad en las calles y una recarga de trabajo para los recolectores.

Camiones recolectores de basura muy añejos que producen alta contaminación sonora en horas de la noche.

Falta de educación y concientización a la población respecto a la necesidad de separar los residuos en el domicilio, lo que genera desconocimiento del tema y por ende imposibilita su realización de manera generalizada.

No se recogen experiencias exitosas de otros distritos, sino que se mantiene la lógica de recolección tercerizada en empresas privadas y luego la disposición final mediante el CEAMSE.

La provincia cuenta con la ley de Gestión integral de Residuos Sólidos Urbanos que no es cumplida en su integralidad y a la que algunos municipios no han adherido.

Falta sancionar una ley nacional de envases y que se contemple la responsabilidad extendida para que cada uno de los productores e importadores se responsabilice objetivamente por la gestión integral y su financiamiento, respecto a los productos puestos por ellos en el mercado.

Las políticas que se implementan en determinado momento por lo general se mantienen durante el término de un mandado y luego cambian radicalmente. No existe muchas veces continuidad en las decisiones.

Existe una ausencia de visión integral sobre la problemática y la planificación para generar impacto social y político. Las acciones muchas veces son desarticuladas, hay escasez de recursos técnicos, mala distribución de recursos económicos, dificultad de trabajar de manera integrada entre áreas municipales, falta de evaluación y seguimiento de resultados.

Los recicladores urbanos no son reconocidos como trabajadores, sino que se mantienen tanto a ellos como a los depósitos en la informalidad, con bajos ingresos y precarizados laboralmente.

Falta de generación de datos cualitativos y cuantitativos respecto a cuánta basura se genera y cuánta se recicla, lo que dificulta llegar a un diagnóstico acertado sobre las acciones que deberían llevarse a cabo. Falta de información sobre toneladas y precios (transportados, dispuestos, recuperados, provenientes de grandes generadores) por parte de CEAMSE, empresas recolectoras y municipios especialmente.

En muchas áreas urbanas de distintos municipios se generan basurales a cielo abierto que si bien son removidos al poco tiempo vuelven a generarse.

Existe una importante contaminación con residuos de cursos y cuerpos de agua y pluviales, que impacta en la calidad ambiental y la capacidad de drenaje en épocas de lluvias.

Falta de recursos técnicos para elaborar políticas públicas sobre el tema y escasa implementación de acciones de largo plazo.

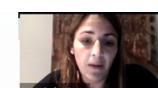
Los municipios se ven afectados por la falta de plantas de tratamiento de residuos áridos que son onerosas y por ende difíciles de ser asumidas por aquellos.



Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 1.

Gestión Residuos Sólidos Urbanos

En base a los problemas detectados, ¿Qué está haciendo el Estado para resolverlos? (Nación, CEAMSE, Ciudad, Provincia, Municipios)



Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 2.

Propuestas:

Disgregación y separación en origen para poder reciclar una parte, y el resto queda para otros procesos como la incineración con producción de energía. Es importante garantizarles a los vecinos que los reciclables se tratan distintos a los orgánicos para garantizar el cumplimiento de la separación de residuos.

La regionalización en la gestión de residuos es importante para generar escala y bajar los costos operativos de la operatoria. Para eso los municipios no deben poner reparos en que circule o se trate en uno de ellos los residuos de otros distritos.

Se debe exigir que los grandes generadores de residuos, como shoppings y locales de comidas rápidas, separen en origen.

Impulso a la educación ambiental en todos los niveles educativos y capacitación con perspectiva verde a los funcionarios de los distintos distritos.

Unificar las competencias en materia de RSU, hoy la recolección, recuperación y disposición final están divididos en AMBA entre los Municipios y el CEAMSE. Es necesario unificar la normativa y dotar al abordaje de una visión metropolitana.

Generar políticas de compostaje comunitario. Los vecinos que viven en departamentos se ven imposibilitados de poder compostar en sus domicilios para lo que deberían habilitarse puntos verdes en plazas y plazas.

Podría modificarse el código de edificación para exigir piletas de cocina con trituradoras para evitar que ciertos residuos deban ser recolectados.

Sanción de leyes de Responsabilidad Extendida del Productor, de Envases y de Economía Circular.

Fortalecer las cooperativas de recuperadores urbanos para mejorar el servicio de recolección diferenciada.

Generar un diálogo regional e intersectorial para generar diagnósticos y soluciones compartidas.

Avanzar en la creación de un registro público donde se puedan inscribir los recicladores urbanos y que se les otorgue protección sanitaria.

Los pliegos de las licitaciones de los servicios privados de recolección deberían ser muy claros en la obligación de tratar diferenciadamente a los residuos, de otra manera ninguna empresa lo hará espontáneamente.

Actualizar el marco normativo nacional para dejar de tratar como peligroso ciertos residuos que generan las grandes industrias para poder utilizarlos como insumos para nuevos productos.

Buscar herramientas graduales, que se incorporen a los reglamentos técnicos del Código de Edificación, para incluir alguna forma de certificación (Normas LEED) para los nuevos edificios y también para los existentes.

Existen herramientas para hacer más eficiente la recolección, tales como sensores que permiten controlar la cantidad recolectada; la medición de combustible, que permite establecer los kilómetros recorridos. Si bien la instalación implica un costo inicial considerable, en el largo plazo generan ahorros por la optimización de sistemas y recorridos.

Analizar la creación de un gabinete metropolitano al modo de los implementados para Salud y Seguridad para la discusión conjunta de las problemáticas y la adopción de políticas conjuntas (transversal a todos los ejes). Por ejemplo, el paso de la economía lineal a la circular podría ser asumido por la Legislatura de la CABA, en cooperación con la legislatura provincial para generar leyes espejo. Esto le daría coherencia a toda la política posterior y permitiría que se puedan alinear todos los actores que participan de este tema (esta iniciativa es transversal a todos los ejes).

Situación en municipio de Moreno: se aprobó la ordenanza para la gestión integral de residuos sólidos urbanos (GIRSU). La primera etapa del proyecto consiste en la separación de los residuos en el domicilio para reducir las cantidades recolectadas. Los grandes generadores como countries, comercios e industrias, tienen la obligación de tratar los residuos en origen. La segunda etapa consiste en incorporar puntos verdes. Se pondrá en marcha la planta de clasificación municipal que se encuentra emplazada en el barrio La Porteña. Respecto a los recolectores informales, el proyecto prevé la creación de un registro público de recuperadores (protección sanitaria e incorporarlos dentro del circuito).

Situación en el municipio de Lomas de Zamora: Obligación de separación en origen en todo el distrito (suspendida implementación por pandemia); incorporación de recuperadores urbanos (565 registrados); recuperación de más de 1000 toneladas mensuales; rechazo en las cooperativas de solo el 5%.

Situación en el municipio de Escobar: se creó hace un mes una comisión mixta para analizar junto a los vecinos la presentación de 6 proyectos sobre: GRU, Cubiertas, aceite vegetal, bolsas de un solo uso, sorbetes y un plan estratégico donde se montará un centro de reciclaje y acopio.

Situación en el municipio de Quilmes: está en proyecto la creación de un eco-parque.



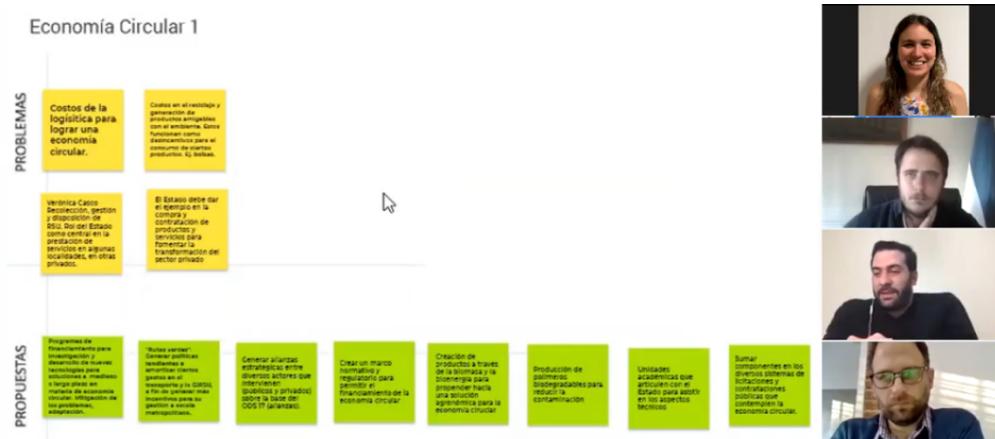
Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 1.

ECONOMÍA CIRCULAR

Problemas:

- Dificultad para suplantar el sistema de producción y consumo lineal por uno circular. Un Sistema circular permite reducir la extracción y el consumo de los recursos naturales, por medio de mayor eficiencia en la producción y consumo de bienes y servicios que prolonguen su ciclo de vida y contemplen, reduzcan y eliminen las externalidades negativas que el conjunto de actuaciones humanas generan en nuestro ambiente, afectando los servicios ecosistémicos que este nos otorga.
- La economía lineal impide la existencia de cadenas de valor integradas, lo cual redundaría en “bucles cortos”.
- Los costos asociados al reciclaje y a la generación de productos y servicios amigables con el ambiente son altos en relación al sistema de consumo lineal. Estos costos, trasladados de los productos funcionan como desincentivo para su consumo. Sucede así también con los costos en la logística de estos procesos productivos.
- Hay un claro desincentivo al reciclaje debido a la falta de mercado, en esta línea actualmente alrededor del 50% de los materiales que pueden reciclarse no tienen tratamiento debido a esta realidad. Como corolario, hay una ausencia de inversión en ciertos componentes que en la actualidad no se pueden reciclar, debido a que no existen condiciones materiales para ello.
- Falta de información de acceso público sobre el proceso de gestión de los RSU, así como también de continuidad en las campañas de concientización en relación a la gestión de los residuos desde su origen.
- Falta de relación entre la normativa existente y su efectiva aplicación.

- Altos costos en la gestión de los residuos en los gobiernos locales, debido a la ineficiencia en el proceso -en algunos casos se destina hasta un 20% de su presupuesto en dicho cometido-.
- Ausencia de responsabilidad extendida tanto para productores/as como para consumidores/as.
- La alta rentabilidad de la recolección de los residuos para las empresas privadas se presenta como un obstáculo a la economía circular.
- Hay una tendencia cultural en Argentina a considerar que el residuo es algo a ocultar/eliminar.
- Al observar el costo que tiene la gestión de los residuos sólidos urbanos generados en la Ciudad de Buenos Aires, lo recaudado mediante el ABL sólo cubre el 40 %. Podría evaluarse nuevas modalidades para solventar dicho desfasaje.
- El sistema actual de gestión de RSU incentiva al entierro de mayor cantidad de kg de residuos, debido a que se abona por volumen enterrado.
- El acotado margen presupuestario en los municipios genera que se limiten a la mantención de los camiones y la provisión en áreas específicas de contenedores, y esto último sucede sólo en casos aislados.
- Actualmente el CEAMSE tiene una capacidad de gestión de residuos acotada, deberán encontrarse nuevos mecanismos para gestionar los RSU en la región.
- En la cadena de valor, el rol que cumplen los/as recicladores/as se encuentra invisibilizado. Estos actores aportan entre un 50% y un 90% de los residuos que utiliza la industria recicladora, y sólo reciben el 5% de los beneficios.
- Muchas veces no se completa el ciclo de la economía circular, retirándose por ejemplo envases o botellas de forma separada, pero sin que exista un tratamiento posterior para los mismos, por lo que terminan acumulados en galpones municipales sin destino claro.



Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 1.

Propuestas:

- Entender la economía circular como una transformación que no tiene por único objetivo virar hacia una economía sostenible en materia ambiental, sino que reviste una oportunidad para fortalecer diversas aristas que tienen como correlato una mejora en la calidad de vida de la población.
- Generar políticas tendientes a concientizar en la separación en origen, lo cual permitirá reducir el volumen de disposición final y aumentar el volumen de reciclable, lo cual conlleva en el mediano plazo a reducir los costos para el Estado.
- Promover campañas de comunicación que hagan hincapié en el círculo virtuoso de la economía circular en la sociedad civil. La recolección de los residuos debiera dejar de ser algo “nocturno” o impersonal, para pasar a ser algo que forme parte de la vida cotidiana. El residuo debe comenzar a considerarse culturalmente como una externalidad de la cual la ciudadanía debe hacerse cargo.
- Crear incentivos económicos tanto para la transformación en la etapa productiva, como para la separación en origen y el reciclado por parte de las personas.
- El Estado debiera erigirse como prestador de aquellos servicios en torno a la gestión integral de residuos en aquellas localidades con dificultades para avanzar en ese sentido.
- Desarrollar proyectos legislativos y políticas públicas con un anclaje en la realidad y el territorio, con un abordaje conjunto por parte de los organismos del Estado, las jurisdicciones parte y sectores de la sociedad civil.
- Generar políticas públicas tendientes a disminuir en forma progresiva la deposición de los residuos en rellenos sanitarios mediante el perfeccionamiento de la prevención en su generación, la reutilización, el reciclaje y la valorización.
- Crear un marco normativo y regulatorio para financiar la transición hacia una economía circular.
- Crear programas de financiamiento para investigación y desarrollo de nuevas tecnologías para soluciones a mediano o largo plazo en materia de economía circular y mitigación y adaptación al cambio climático. Incluir actores de unidades académicas y científicas, públicas y privadas, que articulen con el Estado para asistir en los aspectos técnicos.
- Promover la compra y contratación de productos y servicios sostenibles por parte del Estado, a fin de fomentar la transición del sector privado hacia nuevos modelos de negocios en torno a la economía circular. En la

misma línea, sumar componentes en los diversos sistemas de licitaciones y contrataciones públicas que contemplen la economía circular y faciliten la adaptación de las empresas.

- Generar alianzas estratégicas y coordinación en la región metropolitana entre diversos actores que intervienen (públicos y privados) sobre la base del ODS 17.
- Fomentar la creación de productos a través de la biomasa y la bioenergía para propender hacia una solución agronómica para la economía circular, así como también la producción de polímeros biodegradables para reducir la contaminación.
- Desarrollar "Rutas verdes" tendientes a amortizar ciertos gastos en el transporte y la GIRSU, a fin de generar más incentivos para su gestión a escala metropolitana.
- Poner en valor el trabajo de las cooperativas y recuperadores/as urbanos/as, lo que requiere la profundización de políticas en las etapas de separación en origen y recolección diferenciada, para otorgar insumos a estos trabajadores.
- Diseñar cadenas de valor basadas en "bucles largos", es decir, incorporando actores heterogéneos y priorizando a los recuperadores urbanos.
- Generar las bases para un mercado que contemple la inserción del producto recuperado. Los gobiernos locales pueden hacerlo a través de incentivos para la reinserción de materiales reciclados en el mismo territorio, en coordinación con municipios aledaños.
- Propender a la regulación de precios en torno a la compra de reciclados.
- Eliminar el IVA a aquellos productos que contienen materiales reciclados.
- Promover un abordaje regional multinivel -Nación, Pcia., CABA y Municipios- que permita trazar objetivos y soluciones comunes, tendientes al sostenimiento en el tiempo de instancias de articulación en el área metropolitana y la estandarización del método de GIRSU. Ello permitirá reducir los costos de logística que se diagnosticaron en un comienzo.
- Generar políticas tendientes a la incorporación de materiales reciclados para todos los productos. Fomentar la realización de etiquetado de productos y recolección inteligente de residuos.
- Crear un instrumento de promoción que beneficie a quienes generan menor cantidad de residuos y desincentive el consumo irresponsable -responsabilidad extendida al consumidor-.

- Generar tasas/impuestos por residuos generados. Asimismo, revertir el sistema de gestión de RSU logrando una relación inversamente proporcional entre la cantidad de KG enterrados y los que se abona por ello.
- Fomentar la responsabilidad extendida del productor -tomando en consideración experiencias exitosas de otros países-, condición necesaria para la existencia de un mercado de reciclado. Asimismo, contribuiría a minimizar los recursos destinados por los municipios y la Ciudad de Buenos Aires a la gestión de residuos.
- Las externalidades negativas en el ambiente generadas por las industrias deberán estar incluidas en los precios y la gestión de los residuos.
- Generar políticas tendientes a desincentivar la producción y el consumo de plásticos de un solo uso.
- Promover consensos políticos en torno a regulaciones tales como la aprobación de una Ley de Envases.
- Generar en el marco de la actualización del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires metas en relación a la promoción de la economía circular que puedan luego ser tomadas y replicadas, por los municipios del AMBA, teniendo en cuenta las particularidades para cada caso. Ello contribuiría a una lógica coordinada en la región.
- Abandonar la idea de gestión de residuos en nivel municipal, para comenzar a actuar sobre las “corrientes de residuos”, su trazabilidad.
- Generar un vínculo entre la cooperativa de recicladores urbanos con los vecinos para que éstos conozcan a quienes le retiran los reciclables y se genera una relación virtuosa y de confianza.
- Comenzar a utilizar los restos de las cosechas, fundamentalmente de maíz o trigo, para la producción con alto valor agregado. Se puede generar Ácido láctico y poliláctico con fermentación de los granos de maíz para utilizarlo en bolsas biodegradables.
- El residuo no es una externalidad sino un bien de consumo que luego de utilizado pasa a ser un post consumo. Denominarlo externalidad es una visión economicista que va en contra de la economía circular. El residuo no es otra cosa que un producto que debe volver al ciclo industrial, por eso no es algo que queda afuera, sino algo que siguiendo su proceso de uso post consumo se transforma en material de consumo, pero industrial. Hay que terminar con la lógica de que es algo externo o que molesta.
- Se debe promover el lema de las 10 R: reordenar, reformular, reducir, reutilizar, refabricar, reciclar, revalorizar energéticamente, rediseñar, recompensar, renovar.

- Para mejorar los datos sobre reciclables, los productos deberían tener una etiqueta que les permita ser identificados hasta su disposición final, para poder reconocer el responsable de su generación.
- Se podría proponer el compostaje colectivo en los edificios de propiedad horizontal, a cargo de los encargados, creando espacios comunes en función de la cantidad de vecinos que haya.

Economía Circular

En base a los problemas detectados, ¿Qué podría hacer el Estado al respecto?
(Nación, CEAMSE, Ciudad, Provincia, Municipios)



Trabajo en salas – Eje Residuos Sólidos Urbanos– Taller 2.

Informe preliminar de los aportes en el “Eje Cuencas” de la Dimensión Metropolitana

Introducción

En el presente documento se consignan las propuestas realizadas por los/as participantes de los encuentros virtuales llevados a cabo los días 27 de octubre, y 10 y 24 de noviembre del corriente año en el Eje Cuencas, en el marco de la dimensión metropolitana del proceso de actualización del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dicho material fue relevado tanto de las pizarras compartidas en los trabajos grupales, así como de la desgrabación de estas instancias, a fin de corroborar que todas las contribuciones se encuentren contempladas.

En el primer encuentro se trabajó en tres salas reducidas, donde se abordó el eje en tres temáticas centrales: obras públicas, ambiente y dimensión social. Allí se trabajó en relación a las temáticas en el área metropolitana, identificando las dificultades asociadas a cada una de ellas, y sus posibles soluciones. En el segundo intercambio se trabajó en dos salas reducidas, las cuales tuvieron en su tratamiento problemas y propuestas relativos a las cuencas Reconquista y Luján, y Matanza-Riachuelo.

Aportes y Conclusiones

A continuación, se consignan los aportes realizados por los/as participantes, dispuestos en los 4 ejes que al momento se han abordado en los ejes Transporte y Residuos Sólidos Urbanos. Estos son: Equidad, Ambiente, Digitalización y Gobernanza.

A modo de introducción, mencionaremos algunas ideas comunes que surgieron de los distintos debates existentes.

Respecto al eje Gobernanza se recalcó la falta de acuerdos interjurisdiccionales y de un organismo que coordine las acciones de las distintas cuencas. Como respuesta a ello se propone fortalecer los vínculos institucionales entre los distritos y crear un órgano coordinador vinculado a la temática. Por otro lado, la falta de planificación estratégica y de visión de largo plazo que trascienda los mandatos es visto como un escollo importante. La solución a ello vendría dada por el lado de darle continuidad a las políticas públicas a la largo del tiempo. Finalmente, también se señaló como problemático el hecho de que los distritos no compatibilizan su normativa ambiental para brindar soluciones comunes, por lo que se debería avanzar en un trabajo legislativo conjunto que permita generar leyes espejo en las distintas jurisdicciones.

En cuanto al eje Digitalización, se observaron como problemas, por un lado, la debilidad en los sistemas de información y registro de los efectos de

ambientes degradados en la salud en todos los niveles de gobiernos presentes en la región, para lo que se propuso compatibilizar la toma de datos de todas las jurisdicciones de la Región y, por el otro, la falta de publicación de los análisis de la calidad del agua por parte de la Autoridad del Agua (ADA), para lo cual se propuso que los municipios también se aboquen a realizar ese control.

El eje Inclusión también fue parte de los debates. Sobre ello, uno de los problemas mencionados se relaciona con que las cuencas han sido receptoras de familias en situación de vulnerabilidad social, cargadas de un sinfín de problemas sanitarios y epidemiológicos. Esto último tiene como causas el saneamiento básico insatisfactorio y la contaminación industrial. Ante ello, una posible respuesta estaría dada por la posibilidad de que tanto la Autoridad del Agua (ADA) o AYSA evalúen la calidad del agua mediante controles periódicos antes de dar un permiso de extracción de napas. Más allá de ello la solución definitiva de esta problemática estaría dada por la reubicación de las familias que viven a la vera de la cuenca y lograr que estas zonas se conviertan en entornos urbanos sostenibles. Asimismo, se propuso generar instancias participativas que contemplen a los actores que intervienen y forman parte de la vida cotidiana de las cuencas al momento de planificar políticas.

Finalmente, respecto al eje Ambiente, se hizo foco en la contaminación de las cuencas producto de los vertidos, los basurales a cielo abierto y los efluentes domiciliarios sin tratamiento. Los participantes recalcaron que las empresas asentadas en territorios con cuencas continúan contaminando mediante el volcado de químicos, lo cual es posible debido a la continuidad en las autorizaciones sin un control periódico. Para evitar esta situación se recomendó reforzar y ampliar los controles sobre las industrias. Respecto a las urbanizaciones colindantes a las cuencas, se mencionó el riesgo de permitir la cementación de ellas o de los humedales. La solución sería incluir el riesgo y las cuestiones de adaptación al cambio climático en zonas ribereñas o cercanas a las cuencas en la normativa. La falta de visión estratégica y la ausencia de un ordenamiento ambiental del territorio que contemple a las cuencas en su planificación también es visto como un problema a considerar. Para ello se recomendó avanzar en normas que contemplen este factor.

Respecto a las distintas cuencas en particular, los participantes hicieron mucho hincapié en la situación de los distintos organismos creados para su gestión. Respecto a la cuenca Matanza-Riachuelo se criticó la falta de autonomía de la ACUMAR, su excesiva estructura administrativa y la falta de generación de mecanismos para la participación ciudadana. Por el lado de las jurisdicciones se criticó el incumplimiento de las mandas de la Corte

Suprema en la causa “Mendoza” y la dilatada omisión en el nombramiento del Defensor del Pueblo, factor clave para el control y la articulación de la OSC.

En relación a la cuenca del río Reconquista, se mencionó la capacidad de gestión limitada del COMIREC, ya que por ejemplo no cuenta con poder de policía para aplicar sanciones. Por otro lado, se mencionó que este órgano se enfoque mayormente en la parte hidráulica, dejando de lado una serie de cuestiones, tales como las sociales o ambientales, producto de trabajar las cuencas desde un comportamiento estanco. También se identifica como un problema el déficit de información disponible para el acceso público acerca de la cuenca. Como solución a estas cuestiones se planteó la aprobación de un Plan Estratégico Integral de largo plazo que permita clarificar acciones, obras y actores que deben participar sobre toda la cuenca.

Respecto a la última cuenca abordada, la del río Luján, las discusiones rondaron respecto al COMILU. Se mencionó la inconveniencia de que tenga su sede en La Plata, lo que implica lejanía con el territorio, problemáticas y habitantes. Respecto a los planes de gestión, los participantes recordaron que las crisis económicas recurrentes generaron problemas contractuales como la desactualización de los montos de las obras. Más allá de este escollo, se hizo hincapié en la necesidad de ampliar el plan de gestión, a fin de convertirse en un Plan de Gestión Ambiental, que contemple la dimensión hidráulica, pero que haga hincapié en la contaminación y los usos recreativos.

Estos fueron algunos de los temas que fueron generando consenso entre los participantes durante las tres jornadas de intenso debate respecto al tema de cuencas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. A continuación, se transcriben los principales aportes realizados.

The screenshot shows a digital map of Argentina with various river basins highlighted. Overlaid on the map are several blue and green boxes containing text, which represent the main points of discussion from the workshop. To the right of the map, there are four video feeds of different participants. At the bottom of the screen, there are various icons and a zoom configuration button.

- Falta de educación ambiental de los ciudadanos y de los funcionarios
- Riesgo en las áreas ribereñas y en las cuencas
- Falta de consideración de los riesgos de las cuencas en la legislación. El Costa Salguero
- Falta de ordenamiento ambiental del territorio que no tiene en cuenta las cuencas
- Falta de consideración de una cuenca atmosférica
- No cumplen mandatos en causas
- Fracaso de las distintas integraciones del ACUMAR
- Falta de sanciones ante los incumplimientos de las mandas judiciales
- Las empresas siguen contaminando el agua
- Cuando las jurisdicciones intervienen en la causa es para contradecir lo que ACUMAR resuelve
- La falta del Defensor del Pueblo complica el control y la participación en la causa
- Continúan permisos
- Educación ambiental para políticas públicas con perspectiva ambiental
- Tener en cuenta la adaptación al cambio climático en las nuevas obras y legislación
- Autoridad para la gestión de la cuenca atmosférica

Trabajo en salas – Eje Cuencas– Taller 1.

Trabajo en Salas

EQUIDAD

Problemas:

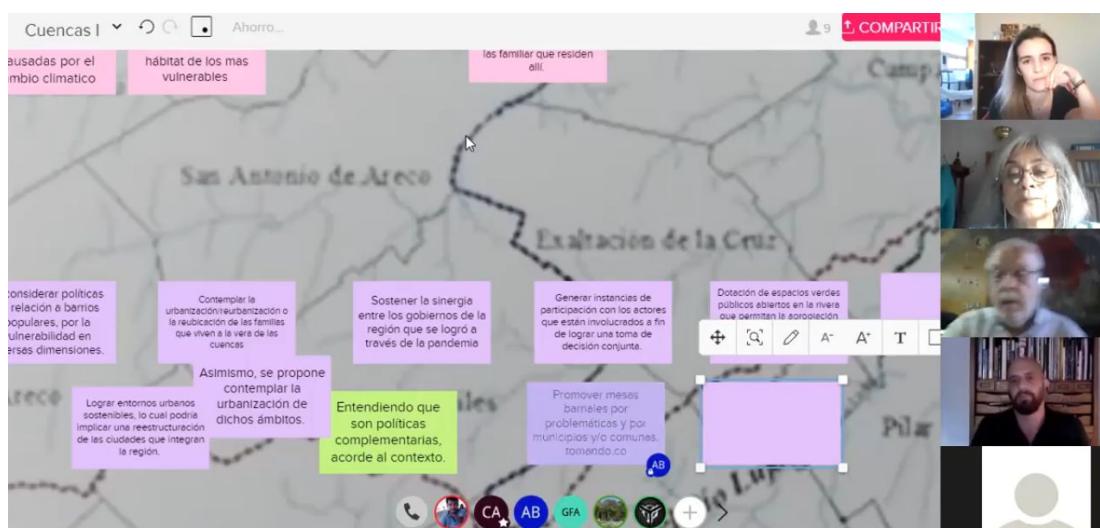
- Las cuencas han sido receptoras de familias en situación de vulnerabilidad socioeconómica, y las condiciones propias del hábitat del territorio se han visto incluso agravadas frente al COVID-19.
- Se observa la existencia de un mosaico epidemiológico. Confluyen sobre las comunidades asentadas en las cuencas problemas ligados al saneamiento básico insatisfecho – falta de acceso de agua segura para consumo humano, falta de cloacas, manejo no sustentable de la basura – y a la contaminación química industrial, tales como “plagas urbanas”, aludiendo a las enfermedades transmitidas por vectores, solapamiento de dicho fenómeno con la contaminación ambiental, a lo cual se agregan las enfermedades producidas por la presencia de plomo en sangre, cuyo origen es el tipo de actividad que desarrollan las comunidades (chatarreo, quema de cables, recolección informal de reciclables). Ello implica un impacto en la salud de la población, independientemente de las particularidades de la cuenca media, alta y baja. (Conecta con Ambiente).
- El trabajo funciona en estos casos como determinante social de la salud, debido a que los trabajos no registrados de recuperadores/as urbanos/as se realizan sin los cuidados y recaudos necesarios en materia de salubridad.

Propuestas:

- Al momento del diseño de políticas públicas es necesario comprender la “identidad de cuencas”. Desde el lugar de toma de decisión se debe tomar real conciencia de los alcances de una cuenca, más allá de los márgenes y el lecho de los ríos o arroyos. Las problemáticas relacionadas a ésta comprenden un territorio más extenso y deben observarse de modo sistémico.
- Reconsiderar las políticas públicas destinadas a la población que habita el territorio de las cuencas, en relación a los barrios populares, debido a que no toman en consideración la vulneración de derechos de diversa índole.
- Considerar las dimensiones ligadas a los determinantes sociales de la salud y a la educación, así como también la promoción de la seguridad en el trabajo.
- Generar instancias participativas que contemplen a los actores que intervienen y forman parte de la vida cotidiana de las cuencas, a fin de promover políticas que contemplen sus demandas y problemáticas. Un ejemplo de ello es la puesta en valor de experiencias de mesas barriales como ámbito para tomar para el diseño de políticas públicas.
- Acorde a las problemáticas identificadas respecto a las condiciones de habitabilidad de las cuencas, se proponen dos abordajes complementarios.

La primera de ellos referida a la reubicación de las familias que viven a la vera de las cuencas, mientras que la otra se propone urbanizar/re-urbanizar dichos espacios.

- Lograr entornos urbanos sostenibles lo cual podría implicar una reestructuración de las ciudades que integran la región cuyos territorios se encuentran emplazados en las cuencas.
- Dotar de espacios verdes públicos en la rivera que permitan a las comunidades apropiarse de los espacios públicos y su puesta en valor por parte de la ciudadanía.



Trabajo en salas – Eje Cuencas– Taller 1.

AMBIENTE

- Problemas:
- La contaminación de las cuencas se erige como un problema trascendente: la presencia de materia orgánica, metales pesados, vertidos ilegales, contaminación difusa y plantas de tratamiento de efluentes domiciliarios que no funcionan y vuelcan sin tratamiento, además de basurales a cielo abierto, son factores que atentan contra la sostenibilidad del hábitat de las cuencas.
- La normativa deberá proveer instrumentos para habitar las áreas ribereñas y los predios lindantes a las cuencas
- Ausencia de un ordenamiento ambiental del territorio que contemple a las cuencas en su planificación.
- Falta de consideración de la cuenca atmosférica, donde algunas jurisdicciones actualmente controlan la calidad del aire, pero el grueso de ellas no lo hacen.
- Las empresas asentadas en territorios con cuencas continúan contaminando mediante el volcado de químicos, lo cual es posible debido a la continuidad en las autorizaciones sin un control periódico.

- Falta de una visión ambiental y de desarrollo sostenible en la forma de gestionar de las empresas públicas que intervienen en la región.
- Se llevan adelante obras duras, pero no se trabaja sobre el capital natural (forestación, cuidado de áreas de humedales) que son clave para el cuidado de la cuenca.
- Los códigos urbanísticos de las jurisdicciones de la zona de la cuenca permiten afectaciones como las cementaciones de humedales. Ello conspira contra la posibilidad de que la biodiversidad pueda auto regenerarse.
- Condiciones bajo las cuales operan las industrias a la vera del riachuelo
- Mala gestión de residuos que terminan en el CEAMSE o en la cuenca reconquista

Propuestas:

- Generar un programa de educación ambiental obligatoria para quienes ejercen cargos públicos y administración pública en general.
- Incluir el riesgo y las cuestiones de adaptación al cambio climático en zonas ribereñas o lindantes a las cuencas a la hora de legislar.
- Crear una autoridad destinada a la gestión de las cuencas atmosféricas.
- Controlar los afluentes industriales y cloacales en las cuencas.
- Determinar bajo qué condiciones operarían las industrias ubicadas a la vera del Riachuelo, en pos de contribuir a una producción sostenible.
- Incorporar la economía circular al tratamiento de los residuos.

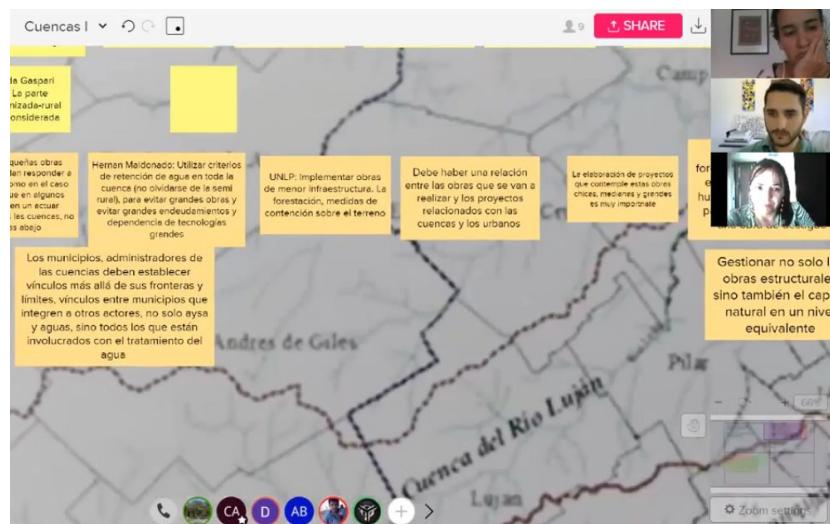
DIGITALIZACIÓN

Problemas:

- Debilidad en los sistemas de información y registro de los efectos de ambientes degradados en la salud a nivel nacional, provincial y municipal.
- Deficiencia en la información de acceso público acerca de las cuencas Reconquista y Luján, en comparación con la disponible para la Cuenca Matanza-Riachuelo.
- El gran volumen de documentación que debe ser presentado al COMIREC por parte de las OSC a fin de ser admitidas en su Consejo Consultivo funciona como desincentivo para la participación de la sociedad civil en los canales formales en relación a la cuenca. (Conectado con Gobernanza).
- La Autoridad del Agua no publica los resultados de los análisis de la calidad del agua.

Propuestas:

- Generar, en los ámbitos locales, estrategias coordinadas de medición de la calidad del agua que es consumida por sus habitantes.
- Compatibilizar la toma de datos de cada municipio, a fin de ser comparables entre sí.



Trabajo en salas – Eje Cuenca – Taller 1.

GOBERNANZA

Coordinación integral de Cuencas.

Problemas:

- Carencia de planes a mediano y largo plazo capaces de trascender las gestiones políticas. Los cambios en la gestión afectan, cada 4 años, la continuidad de las acciones llevadas a cabo en las cuencas.
- En ocasiones, el proceso de toma de decisiones en lo que respecta a las cuencas se da sin contemplar las realidades locales de las comunidades y sin la escucha activa de los aportes de las OSC que trabajan cuestiones relativas a las cuencas emplazadas en los territorios.
- Falta superficie absorbente en los municipios que están más cerca de las desembocaduras. En tal sentido, la impermeabilización se presenta como una problemática, y en muchos casos se encuentra ligada con los emprendimientos inmobiliarios en los humedales. La inundación se erige como una de las problemáticas más importantes, donde las canalizaciones -tanto legales como ilegales- contribuyen a que el agua llegue más rápido, contribuyendo así a los desbordamientos. (esta problemática surgió en las dos cuencas)
- Falta de articulación con las otras cuencas, por ejemplo, la cuenca Matanza – Riachuelo
- Falta de coordinación entre los municipios y la carencia de un ente coordinador.

- Falta de planificación estratégica y proyección integral en cada cuenca. La coordinación de obras públicas agua arriba y agua abajo es escasa.
- Problemas en el ordenamiento del territorio, ya que hay un desequilibrio de obras en la totalidad del territorio de las cuencas. Se hace hincapié en las cuencas urbanas y no se tiene en cuenta las partes rurales o semi-urbanizadas de las mismas, al mismo tiempo que se considera mayormente a las cuencas principales y no arroyos secundarios los cuales son contaminados y terminan desembocando en el estuario.
- Falta de planificación estratégica en materia de obras por parte de los municipios, ya que las que se realizan tienden a satisfacer necesidades inmediatas, pero no están guiadas por un master-plan a largo plazo.
- Falta de homogeneización normativa en los distritos, lo que lleva a tomar diferentes criterios de actuación. Esta situación se observa incluso en los casos de municipios cuyos territorios comparten márgenes de las riberas. Falta de acuerdos interjurisdiccionales entre los municipios administradores de las cuencas, lo cual dificulta una gestión eficaz de la misma.

Las obras no trascienden las gestiones y de esta forma los planes a largo plazo se ven interrumpidos.

Falta de planes de ordenamiento territorial en las jurisdicciones que administran la cuenca, que se encuentra focalizado en los usos del suelo.

La rotación de autoridades en la ACUMAR genera falta de continuidad de sus políticas que se ven interrumpidas ante cada cambio de administración.

La vocación productiva de las cuencas es una dimensión que no ha sido abordada en términos de política pública como tal. El modelo de producción histórico de las cuencas hoy es obsoleto y no es posible replicarlo debido a que no es sostenible en términos ambientales (generador de desechos, deterioro de las cuencas y sus arroyos secundarios).

Atendiendo la importancia de la matriz productiva en las cuencas, se torna necesario identificar la inserción laboral de las familias que viven en las inmediaciones, y su sustento basado en incentivos por parte del Estado debido a su condición de vulnerabilidad.

El paisaje no traduce la identidad ribereña.

Propuestas:

Sostener la sinergia entre los gobiernos de la región que se logró a través de la pandemia.

Conformar un órgano coordinador interjurisdiccional, vinculado a la temática.

Lograr acuerdos interjurisdiccionales y herramientas que den un marco dinamizante, principalmente normativa equivalente en lo relativo a usos del suelo y evaluación de actividades, para facilitar la gestión de obras.

Repensar una matriz productiva como parte fundamental del proceso de remediación de las cuencas.

Generar normativa que proteja las áreas absorbentes.

Gestionar de manera equivalente obras estructurantes y no estructurantes, buscando el desarrollo de pequeñas obras y con menor infraestructura, de carácter más local, que puedan responder a las demandas.

Compatibilizar criterios de retención de aguas en todas las cuencas, a su interior en cada una de ellas. Asimismo, la forestación debiera ser vista como una estrategia, a fin de contribuir en las medidas de contención sobre el terreno, mejorar el planteo de la urbanización y el cuidado de los humedales.

La gestión de las cuencas debe ser desde la naciente hasta la salida, tomando en cuenta teniendo en cuenta los arroyos secundarios. Para ello es necesario implementar obras de menor infraestructura.

Generar convenios interjurisdiccionales sobre ambos márgenes de la ribera teniendo en cuenta temas afines a ambos lados, que contemplen una serie de problemáticas y puntos de acción comunes.

Establecer las bases y consensos necesarios en términos normativos y de política pública, para planificar una nueva vocación productiva limpia para las industrias localizadas en la cuenca. Una propuesta a modo de ejemplo es la realización de un parque de paneles solares.

Trabajar sobre la historia de las cuencas, las características de los territorios, las problemáticas ambientales que presentan, etc. tanto en ámbitos de educación formales, como no formales.

Establecer una visión de cuenca para recuperar el paisaje ribereño.

Instalar una Feria de Fin de Semana y un circuito de paseo en lancha, para sumarse al uso recreativo en el Paseo Ribereño.

Reconvertir las construcciones industriales obsoletas para nuevos usos: equipamiento y vivienda. Así también, se propone su uso para talleres de oficios y capacitación para jóvenes, con orientación a producción y tecnologías verdes, la realización de huerta urbana como otra actividad formativa.

Cuenca Matanza-Riachuelo

Problemas:

La Autoridad de la Cuenca Matanza-Riachuelo debiera funcionar con un mayor grado de autonomía y dinamismo como acción del ejecutivo, evitando la judicialización en cada instancia.

Existen mecanismos de participación ciudadana que no se están utilizando, los cuales permitirían a los/as habitantes de la cuenca formar parte de la toma de las decisiones que los/as afectan.

La ACUMAR se vuelve a realizar actividades que no están dentro de sus competencias (promoción del uso de la bicicleta) lo cual la corre de foco para la realización de sus funciones primarias.

La gestión de los desagües pluviales en muchos de los municipios es escasa e ineficiente en términos de sostenibilidad ambiental. (Conectada con Ambiente)

Estructura administrativa demasiado grande en la ACUMAR que implica una dilapidación de fondos públicos.

La falta de defensor del Pueblo de la Nación, que con sus más de 500 empleados y presupuesto estatal servía para controlar el trabajo de la ACUMAR y también funcionaba como articulador de las OSC designadas para el control.

Incumplimiento de las mandas de la Corte Suprema en la causa "Mendoza".

Disminución de la fiscalización y las exigencias a nivel industrial para que las empresas tuvieran sus plantas de tratamiento de efluentes y adecuarán sus procedimientos, previo al vuelco a la cuenca.

Cuenca Matanza-Riachuelo							
Problemas	Incumplimiento de las mandas de la Corte - Mora Arauz	Rotación de autoridades. Falta de continuidad - Mora Arauz	Rotación de autoridades, definida por ley COMIREC (Ley 12653). No fomenta ni jerarquiza la realización de un plan integral de saneamiento. -Claudia Sienra	Falta de foco, ACUMAR se encarga de demasiadas cosas. Muchas de las cuales están fuera de su competencia. Mandas (ej: promoción de la bicicleta)	Dilapidación de fondos públicos en estructuras administrativas desde el inicio de ACUMAR - Mora Arauz	El 40 % de la Cuenca Reconquistense se encuentra agua subterránea -Claudia Sienra	Es competencia del ADA por ley el monitoreo del estado del recurso y de la aprobación de permisos de extracción de agua si no de incumplimiento.- Iribarne Susana
	FC participó en todas las AP presenciales. Desde mayo no se nos convocó más - Mora Arauz	Falta de Planes de ordenamiento territorial focalizado a los usos del suelo de la Cuenca de los Mts. vinculados- Graciela Branderiz	Falta de Ordenamiento AMBIENTAL del territorio - Mora Arauz	Falta un plan Integral de saneamiento	Excesivas rectificaciones y aplicación de hormigonado. Falta de reparación ecológica de las cuencas. Falta de gestión de desagües pluviales en todos los municipios - Susana Iribarne	Ausencia de información pública sobre la calidad del agua - condiciones que realiza el CEAMSE-	
	OPDS y Ada deberían contar con un plan de saneamiento en sus competencias	La Autoridad del Agua junto a Cooperativas productivas de los servicios deberían dar la calidad del agua de aguas subterráneas - Claudio Sienra					

Trabajo en salas – Eje Cuencas– Taller 2.

Propuestas:

- El Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) y la Autoridad del Agua (ADA) deberían contar con un plan de saneamiento en sus competencias.
- La ADA o AYSA deberían evaluar la calidad del agua mediante controles periódicos antes de dar un permiso de extracción de napas.
- Generar una continuidad en las políticas que no se encuentre interrumpida por los cambios de gestión. Las autoridades de ACUMAR debieran tener un mecanismo de renovación diferente al de los gobiernos de las jurisdicciones, lo cual permitiría un abordaje más estable en la gestión de la cuenca.

- Mejorar los procesos de participación ciudadana, evitando que con cada cambio de gestión se vuelva a cero.
- Completar el colector margen izquierda en la cuenca Matanza-Riachuelo para tratar los desagües recibidos del Colector y retirar del efluente cloacal todo aquello que el río no sea capaz de depurar.
- Recuperar el camino de Sirga, como parte de la identidad ribereña.
- Utilizar el Riachuelo como medio de transporte de cargas desde el Mercado Central a Puerto Dock Sud y se menciona un proyecto en desarrollo de vivienda con local en planta baja, en el área Sur de CABA.
- Restablecer las audiencias públicas de la CSJN en la causa “Mendoza” para reunir a todos los actores involucrados y obligarlos a dialogar.
- Nombramiento del Defensor del Pueblo de la Nación.

Cuencas Reconquista y Luján

Problemas:

Capacidad de gestión limitada de sus respectivos comités. Tanto el COMIREC como el COMILU cuentan con funciones cuyo alcance es limitado si se lo compara con una autoridad capaz de gestionar sobre las cuencas (como es el caso de ACUMAR). Ambos son organismos de coordinación compuestos por las jurisdicciones parte, pero sin poder de policía y con una capacidad de acción limitada.

Ambos comités tienen su sede en La Plata, lo cual implica una lejanía con el territorio y las problemáticas que afrontan las cuencas en lo cotidiano.

El COMIREC, así como también otros comités de cuenca, ha tenido desde sus inicios un perfil esencialmente ligado a la ingeniería, debido a que ha dependido de áreas de gobierno ligadas a dicha especialidad. Ello ha provocado la invisibilización de una serie de cuestiones, tales como las sociales, producto de trabajar las cuencas desde un compartimento estanco.

El plan de gestión del COMIREC requiere actualización y una mirada más integral, abandonando así su lógica fragmentada.

Los arroyos “La Choza”, “Morón”, “Las Catonas” y “El Durazno” son efluentes hacia el río Reconquista que receptan vuelcos ilegales. En tal sentido, los contaminantes se vinculan a la industria, a los pozos absorbentes -déficit de redes de desagües cloacales-, al uso de agrotóxicos y a los desechos de los criaderos de pollos.

Las obras de desagüe realizadas carecen de controles y de seguimiento. Consideran que hay un plan de manejo fragmentado.

Los planes de gestión se ven afectados por crisis recurrentes que generan entre otros problemas contractuales por impedimentos para actualizar los montos de obra. En 2015 se elaboró el Plan Hidráulico para el río Luján, que incluye dos componentes: Ordenamiento Territorial y Alerta Temprana (de Riesgo Hídrico), dentro de la actuación del COMILU.

Se recalca que se hacen visitas periódicas al territorio y que es necesario que las ONGs que deseen formar parte de los Consejos Consultivos comprendan la necesidad de formalizar su actuación mediante la firma de Convenios. “Los funcionarios se hacen responsables de la toma de decisiones mediante la firma de sus actuaciones”.

Densificación ilegal del Barrio San Sebastián, en el municipio de San Miguel, desarrollado sobre terrenos bajos, linderos al río Luján. Carencia de redes, responsabilidad de ABSA y de AGBA, frente a la fuerte dinámica de crecimiento del 2º y 3º cordón del AMBA.

Propuestas:

Crear un Sendero Ecológico donde estudiantes y promotores/as ambientales armen puntos ecológicos y un observatorio.

Crear humedales artificiales para enfrentar las crecidas (las inundaciones), son soluciones de largo plazo, más eficientes que los reservorios de agua.

Ampliar el plan de gestión del COMILU, a fin de convertirse en un Plan de Gestión Ambiental, que contemple la dimensión hidráulica, pero que haga hincapié en la contaminación y los usos recreativos.

Promover la aprobación de un Plan Estratégico Integral para la cuenca Reconquista de largo plazo que permita clarificar acciones, obras y actores que deben participar sobre toda la cuenca. Allí, organismos como OPDS, AySA, COMIREC y los municipios, con una estrategia para lograrlo.

Muchas veces se buscan soluciones en la realización de grandes obras que son costosas en términos presupuestarios y de impacto ambiental cuando bien se podría encaminar la situación con distintas obras de menor tamaño.

Cuencas Reconquista y Luján

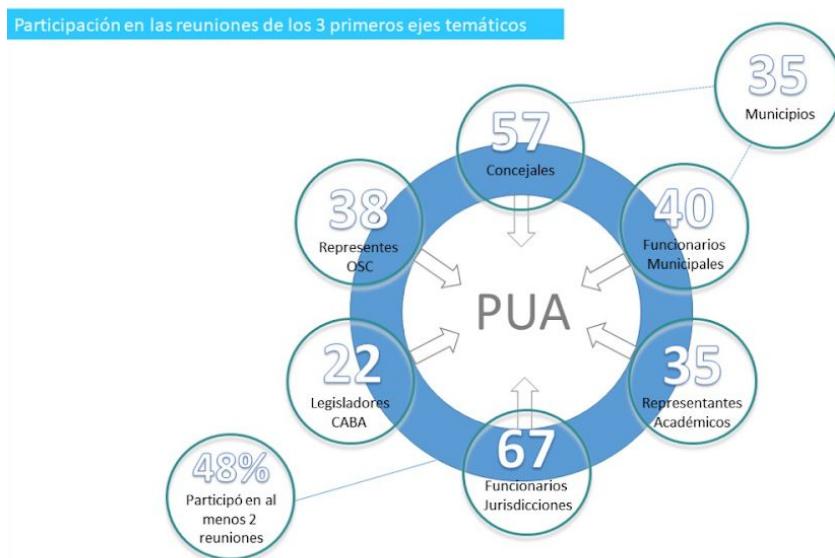


Trabajo en salas – Eje Cuencas– Taller 2.



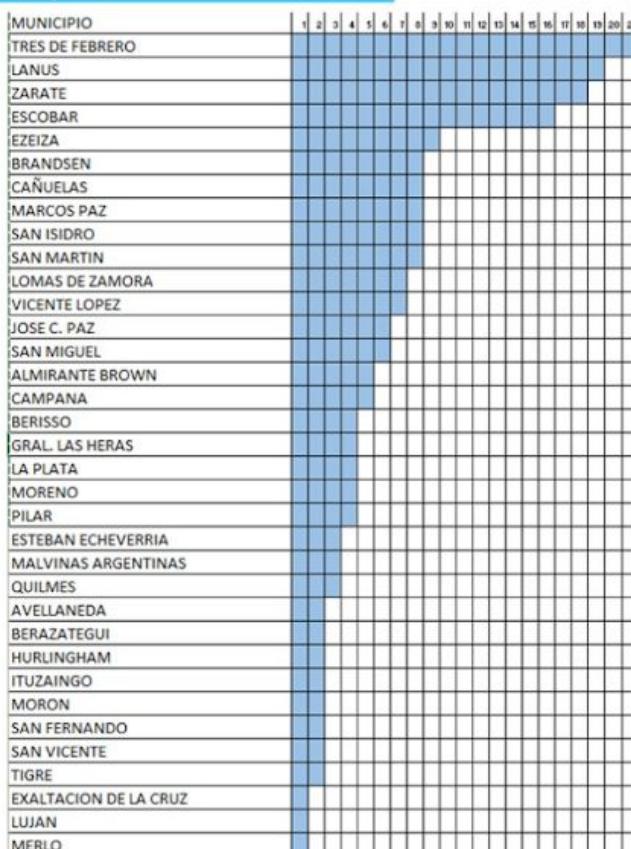
Trabajo en salas – Eje Cuencas– Taller 3.

Datos generales del proceso de reuniones del Eje Metropolitano en la Actualización del Plan Urbano Ambiental



Detalles de participantes en el Eje Metropolitano

Participaciones individuales por Municipios



Detalles de participantes en el Eje Metropolitano

Listado de participantes en las distintas reuniones:
Archivo Anexo

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
ABBA, ARTEMIO	Coordinador General Observatorio UOL BAM	IUNI	X		X		X	X	X	X	
ACOSTA, ANABELA	Concejal Ezeiza	HC DE		X	X	X	X				
ALFAYA, FABIANA	Concejala de Lomas de Zamora - Presidenta Comision Ambiente	HC DE								X	
ALMADA, CLAUDIO	Director de Política Ambiental de Brandsen	EM UN					X				
ALVAREZ, CARLOS	Concejal Cañuelas	HC DE	X	X	X						
ALVAREZ INSUA, JULIAN	Dirección General de Antropología Urbana GCBA	GCB A				X					
ALVAREZ, MARCELA	Directora Sistema Riachuelo - AySA	ENA N								X	
ALVEZ, SOFIA	Asesora Dip. Rosío Antinori	DB A									X
AMANTE, IVANA	Concejal San Fernando	HC DE			X						
AMARILLA, FERNANDO	Concejal Vicepresidente 1º HCD Ezeiza	HC DE		X	X	X	X				
ANAPOLSKY, SEBASTIAN	Instituto del Transporte UNSAM	IUNI	X		X						
ANTINORI, ROSIO	Presidenta de la Comisión de Relaciones Parlamentarias H.C. de Diputados de la PBA	DB A									X
ARANO, ANGELES	AMBADATA - Sec. Gral. y Relaciones Internacionales GCBA	GCB A							X		
ARAUZ, MORA	Coordinadora de Programas Fundación Ciudad	OSC	X	X	X	X	X		X	X	X
ARCA, JAVIER	Director de Tránsito y Transporte de Tres de Febrero	EM UN		X							
ARRIAGA, FRANCESO	Concejal La Plata	HC DE		X							
ARRUA, FRANCISCO	Unión de Familias Obreras	OSC									X
ARTEAGA, AMPARO	Plan Estratégico La Plata 2030 - Becaria CONICET	EM UN									X
ASCH, YAMIL	Coordinador COPE	GCB A	X								
AVEJERA, YESICA	Concejala de Escobar - Presidenta Bloque JxC	HC DE				X	X	X			
BALDIVIEZO, JONATAN	Observatorio del Derecho a la Ciudad	OSC			X						
BARBERO, JOSE	Decano Instituto del Transporte UNSAM	IUNI	X								
BARRESE, CESAR	Subsecretario de Espacio Público a cargo de Higiene Urbana de Lanús	EM UN				X		X			
BASCHAR, LEANDRO	Relator Comisión de Transporte Diputados	DB A	X								
BATTISTIOL, FLAVIA	Vicepresidenta 1º del HCD de Escobar	HC DE							X		
BELLO, MARCELO	Concejal Pte. Des. Urbano y Transporte Tres de Febrero	HC DE	X	X		X			X		
BEROT, VERONICA	Asesora en ambiente del bloque Cambiemos Zárate	HC DE					X	X			

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
BERTRANOU, JULIAN	Instituto del Transporte UNSAM	IUNI	X	X							
BIELSA, RAQUEL	Investigadora del Instituto del Conurbano - UNGS	IUNI				X	X	X			
BILBAO, CONSUELO	Directora Política del Círculo de Políticas Ambientales	OSC						X			
BLANCO, HORARIO	Integrante de la Junta Comunal 14	GCB A								X	
BLANCO, RICARDO	Licenciatura en Transporte UNaB	IUNI	X								
BLASCO, NATALIA	Concejal Pte. Planeamiento y Ambiente Cañuelas	HC DE	X	X	X		X	X			
BORDENAVE, MARCELO	Subsecretario de Ambiente de Marcos Paz	EM UN				X	X				
BORGES, GABRIEL	Presidente Junta Comunal 12	GCB A								X	
BORMIOLI, MARCELO	Facultad de Ingeniería UBA	IUNI				X	X				
BORTHAGARAY, ANDRES	Director para América Latina IVM	OSC		X	X						
BORTHELLE, TOMAS	Secretaría de Transporte GCBA	GCB A	X	X	X						
BOTTA, MARIA	Secretaria de Planeamiento Urbano La Plata	EM UN	X	X							
BRANDARIZ, GRACIELA	Sociedad Central de Arquitectos	OSC	X	X	X	X		X	X	X	X
BRUNNER, VANESA	Dir. Gral. de Ambiente y Des. Sostenible Zarate	EM UN		X		X	X	X	X	X	X
BUZZI, DINO	Secretaría de Transporte	GCB A	X								
BUZZINI, ROMINA	Concejal Campana	HC DE	X		X						
CANTLON, AXEL	Concejal Campana	HC DE		X	X				X		
CAPELLI, EZEQUIEL	Subsecretario de Higiene Urbana GCBA	GCB A							X		
CAPPUCCIO, SILVANA	Programa Urbanismo y Ciudad FADU-UBA	IUNI				X		X			
CARENZO, SEBASTIAN	UNQ IESCT - CONICET	IUNI				X	X				
CASCO, VERONICA	Presidenta del HCD Marcos Paz	HC DE	X	X	X	X	X				X
CASEMAYOR, CLAUDIA	Asesor Vicepresidente 1º Com. de Transporte HCDN	HC DN	X		X						
CASTAGNARO, DIEGO	Concejal Escobar	HC DE	X							X	X
CHADE, OSCAR	Subdirector de Planeamiento Municipalidad de Avellaneda	EM UN			X						
CHAVERO, GINA	Concejal de José C. Paz	HC DE				X					
CHMIDT, CARINA	Concejal Escobar	HC DE	X	X	X	X	X	X	X		
CHIARBONELLO, FABIO	Dpto. Tecnico de ARS	OSC				X					
CITTADINO, ALEJANDRO	Director de Proyecto Atlas de la Basura - C.I.M. FADU/UBA	IUNI				X	X	X	X		
COMPA, JUAN MIGUEL	Director General Fisc. y Control de Tránsito - Lanús	EM UN	X	X							

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
CONDITI, FEDERICO	Defensoría del Pueblo CABA - Área Transporte	GCB A	X								
CONTRERAS, EDGARDO	Investigador del CONICET - Asesor en la Legislatura	IUNI				X	X			X	
CORDOBA, ADRIANA	Integrante del Centro Oeste de Estudios Políticos y Socioambientales	OSC								X	X
CORIGLIANO, MAURO	Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires	GCB A						X		X	
CORVALAN VIEIRO, LAURA	Coordinadora Uso del Suelo Esteban Echeverría	EM UN	X								
DADON, JOSÉ	GAM-FADU-UBA	IUNI								X	
DAKESSIAN, MARU	Directora de Salud y Educación Ambiental - ACUMAR	ENA N							X		X
DANESE, NICOLAS	Licenciatura en Transporte UNaB	IUNI	X								
DE CANDIA, CARLOS	CETAM	IUNI	X								
DEICH, FLORENCIA	Integrante de la Junta Comunal 1	GCB A							X		
DEL PIERO, PEDRO	Presidente Fundación Metropolitana	OSC	X			X			X	X	
EGGER, LUCRECIA	Pta. Comisión de Ambiente y Desarrollo Sostenible Senado PBA	SBA				X					
ENRICH, DIEGO	Vicepresidente 1º del H. Concejo Deliberante de Vicente López	HC DE				X	X	X			
ESCALANTE, LIDIA	Unión de Familias Obreras	OSC									X
FALCO, ALEJANDRO	Consultor - Fundación Enlaces para el Desarrollo Sustentable	OSC				X	X	X			
FELDTMANN, MARIA INES	Concejal San Isidro	HC DE		X	X	X	X	X			
FERNANDES, MANUEL ANTONIO	Concejal Gral. Las Heras	HC DE	X								
FERNANDEZ, ADRIANA	Integrante del Consejo Consultivo de la Comuna 13	OSC					X				
FERNANDEZ, JAVIER	Concejal de San Martín	HC DE						X			
FERNANDEZ, LEONARDO	Investigador del Instituto del Conurbano - UNGS	IUNI								X	
FERNANDEZ, NATALIA	Concejal Tres de Febrero	HC DE		X			X		X		
FERNANDEZ RIAL, MACARENA	Coordinadora de Educación Socioambiental - ACUMAR	ENA N							X	X	X
FERNANDEZ RUIZ, PAZ	Asesor SAlyPM	GCB A							X	X	X
FERRERAS, JAIME	Jefe de Gabinete SS As. Interjur. y Política Metropolitana	GCB A	X	X					X	X	X
FERREYRA, YESICA	Designada representante por la Intendenta de Moreno	EM UN				X	X	X	X		
FILLOTRANI, FRANCO	Asesor en Defensoría del Pueblo de la Ciudad	GCB A						X			
FONTANA, DIEGO	Director del Observatorio de Seguridad Vial Pilar	EM UN		X							
FORTE, MARIA LAURA	Relatora Comisión Transporte Senado de la PBA	SBA	X		X						
GACLIETTO, DANIELA	Funcionaria en Comuna 4	GCB A									X

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
GALETO, FERNANDO	Subsecretario de Asuntos Interjurisdiccionales y Política Metropolitana	GCB A									X
GALLEA, MARIA ELENA	Concejal Zarate	HC DE	X								
GARCIA COLINAS, MARIANO	Director de Regularización Dominial, Hábitat y Vivienda - M. Argentinas	EM UN		X							
GARCIA STEPEIN, EZEQUIEL	Instituto de Medio Ambiente de la UNLZ IIPAAC	IUNI					X				
GARIGIOLA, CAMILA	Directora General de Planeamiento Quilmes	EM UN		X							
GASPARI, FERNANDA	Sub directora del Centro de Estudios integrales de la Dinámica Exógena - (CEIDE-UNLP)	IUNI								X	
GENINAZZI, MARIA CRISTINA	Integrante de la Junta Comunal 6	GCB A							X		X
GERLO, NESTOR	Concejal Zárate	HC DE		X	X	X	X	X	X		
GOMEZ ALVARIÑO, LUCIANO	Concejal Esteban Echeverría	HC DE			X						
GONZALEZ, ALEJANDRO	Representante Ejecutivo Tres de Febrero	EM UN	X	X	X	X	X	X	X		
GONZALEZ, CLAUDIO	Concejal de Exaltación de la Cruz	GBA	X								
GRENADA, NANI	Concejal Gral. Las Heras	HC DE		X							
GUAGLIANONE, ANDRES	Director de Transporte Lanús	EM UN	X	X							
GUAZZARONI, MARIA LAURA	Secretaria Legal y Técnica de Escobar	EM UN							X		
GUTIERREZ, ANDREA	Instituto de Geografía - Fac. Filosofía UBA	IUNI	X	X							
HERRERA, ROCIO	Asesor VP de la Comisión de Transporte Diputados	CNA C	X								
IACOVINO, SERGIO	Presidente HCD Tres de Febrero	HC DE	X	X		X	X				
INGLESE, DIEGO	Plan Estratégico Berazategui 2050	EM UN	X								
IRIBARNE, ROSANA	Secretaria Instituto de Ingeniería Sanitaria en Facultad de Ingeniería - UBA	IUNI								X	X
JALIL, JULIANA	Dir. Gral. de Limpieza	GCB A								X	
LANZETTA, MAXIMO	SS de Política Ambiental Almirante Brown	EM UN	X	X							
LASSALLE, GASTON	Concejal Pte. Tránsito y Transporte Lomas de Zamora	HC DE	X								
LAVANDEIRA, LAURA	Concejala de Lanús - Comisión Salud, Pol. Ambiental y Arbolado Público	HC DE				X	X	X			X
LAVEZZOLO, MERCEDES	CETAM	IUNI	X	X	X						
LEGUIZAMON, ANALIA	Concejal Pilar	HC DE	X								
LEGUIZAMON, JUAN	Plan Estratégico Berazategui 2050	EM UN	X								
LESCANO, CRISTINA	El Ceibo Cooperativa	OSC						X			
LEW, SEBASTIAN	Coordinador de Ciudades CIPPEC	OSC	X								
LINARES, PEDRO	Observatorio Metropolitano del CPAU	OSC				X		X			



Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
LOCOCO, FACUNDO	Concejal Tres de Febrero	HC DE		X							
LOIZOU, NATASA	Directora Provincial de Políticas Públicas Metropolitanas	PBA			X						
LOMBARDO, ANGEL	Representante de la Presidencia del H.C.D. de Merlo C. Hintz	HC DE			X						
LOPEZ, CESAR	Presidente del IIPAAS FCA-UNLZ	IUNI				X	X				
LOPEZ, JORGE	Asociación para la Conservación y Estudio de la Naturaleza (ACEN)	OSC								X	
LORELLI, MARCELO	FADU/UBA Cátedra Explora sobre Arquitectura Sustentable	IUNI				X					
LOTO, MARCELO	Unión de Trabajadores Recicladores Argentinos	OSC			X	X					
LOZUPONE, MIGUEL	Docente UNSI	IUNI			X	X					
LUBERTINO, MARIA JOSE	Asociación Ciudadana por los Derechos Civiles	OSC		X		X		X	X	X	
LUDUEÑA, MANUEL	Buenos Aires Sostenible	OSC		X		X	X	X			
LYNCH, ENRIQUE	Sociedad Central de Arquitectos / CACOPUA	OSC		X	X	X	X			X	
MAGALLANES, ANTOLIN	Director General de Gestión Política y Social de ACUMAR	ENA N									X
MALALAN, TERESA	Fundacion Ecosur	OSC								X	
MALDONADO, HERNAN	Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo UBA / CACOPUA	IUNI		X	X	X	X	X	X	X	X
MANARA, DIEGO	Relator de la Comisión de Obras y Servicios Públicos HCD Lanus	HC DE			X	X					
MARINI, LUCIA	Funcionaria en Comuna 12	GCB A							x		
MARQUEZ, FABIO	Director Comisión de Participación Social de ACUMAR	ENA N								X	
MARTINEZ, MARIA LUZ	Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires	GCB A							X		X
MATANIC, JORGE	SS de Movilidad Sustentable Lanús	EM UN	X								
MATEU, MANUEL	Coordinador de RSU del Ministerio de Ambiente y Des. Sustentable	ENA N						X			
MATZKIN, MARCELO	Concejal Zárate	HC DE	X		X						X
MAUNIER, MANUELA	Directora General de Participación Ciudadana y Cercanía	GCB A						X			
MAZZA, JUAN PEDRO	Asesor en Defensoría del Pueblo de la Ciudad	GCB A						X			
MEDRANO, MARTIN	Concejal de Ezeiza	HC DE				X					
MENDEZ, JUAN JOSE	Secretario de Transporte y Obras Públicas GCBA	GCB A			X						
MENDEZ, MARIELA	Concejal Pte. Tránsito y Transporte Berisso	HC DE	X								
MERCURE, CAMILA	Representante de Sec. de Medio Ambiente y Desarrollo Urbano de Lomas de Zamora	EM UN							X		
MESA, PABLO	Coordinador General Centro de Estudios Metropolitanos (CEM)	OSC	X		X		X	X			
MESCHENGIESER, GONZALO	Gerente de Relaciones Internacionales AySA	ENA N							X		
MIGNAQUI, ILIANA	Sociedad Argentina de Planificación Territorial SAPLAT / CACOPUA	OSC		X							X

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
MILLAN, BELEN	Representante designada por el Ejecutivo de Lanús	EM UN							X		
MOLINA, NADIA	Directora de Educación y Promoción Ambiental de Quilmes	EM UN				X	X				
MORANDI BEL, NAHUEL	ORSNA - Analista de Transporte	GN AC			X						
MORENO, ITATI	Area de Ambiente y Política UNSAM	IUNI				X		X			
MORETTO, ROLANDO	Concejal Morón	HC DE			X						X
MUGETTI, ANA	Coordinadora de Gestión de la Cuenca Río Luján (COMILU)	PBA								X	
MUSOTTO, MAXIMILIANO	Relator Comisión de A. del Conurbano Diputados	DB A	X			X					
MUÑOZ, MARTIN	Director de Planeamiento y Ord. Urbano San Miguel	EM UN	X	X		X	X		X	X	
MUÑOZ, NAHUEL	Asesor - SS de Cooperación Urbano Federal	GCB A	X	X	X	X	X	X			
NAPOLI, ANDRES	Director Ejecutivo FARN	OSC								X	
NAPOLI, ANTONELLA	Concejala Alte. Brown - Pta. Infraest., Planeamiento, G. Urbana y Medio Ambiente	HC DE						X			
NASSI, CANDELA	Representante de la Secretaría de Control y Monitoreo Ambiental de la Nación	ENA N				X	X				
NAZER, ALBERTO	Secretario de Desarrollo Urbano Tres de Febrero	EM UN		X							
NIEVES, LUCIA	Dimensión Metropolitana COPE	GCB A	X								
OLORIZ, JOAQUIN	Asesor de la SAlyPM	GCB A							X	X	X
ORDUNA, MARTIN BLAS	Director CETAM	IUNI	X		X						
ORZALI, JORGE	Representante Trenes Argentinos	GN AC	X	X							
PAGNUTTI, MARTIN	Asesor Dir. Provincial de Políticas Públicas Metropolitanas	PBA	X						X		
PALACIOS, SEBASTIAN	Concejal Hurlingham	HC DE	X	X							
PANELO, DARIO	Fundación Metropolitana	OSC				X					
PANTANETTI, MARIANO	Área Medio Ambiente - Defensoría del Pueblo de la Provincia de Bs. As.	PBA				X	X				
PAZOS, MARCELO	Instituto Ciudadanía Metropolitana - Ex S.Secretario Obras Públicas de Campana	OSC	X	X	X	X	X	X	X	X	X
PELAYO, MARIANO	Concejal Tigre	HC DE			X						
PENTITO, SOLEDAD	Asesora de la Vicepresidencia 1º del HCD Vicente López	HC DE				X	X	X			
PEREDO, PABLO	Concejal San Fernando	HC DE			X						
PEREZ, WALTER	Secretario de Inspección y Registro Urbano San Isidro	EM UN	X								
PETRILLO, ANDRES	Subsecretario de Servicios Públicos de Vicente López	EM UN						X			
PETROVICH, LORENA	Senadora Provincial Pte. de la Comisión de Transporte	SBA	X		X						
PICCO, MAXIMILIANO	Concejal Tigre	HC DE			X						
PIRIS, LETICIA	Coordinadora Transporte ICM -	OSC	X	X	X						

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
PIZZARRO, ANDRES	Instituto del Conurbano UNGS	IUNI	X		X						
PORTILLO, CRISTINA	Presidenta HCD Gral. Las Heras	HC DE		X							
POZZALI, ARTURO	Defensor del Pueblo Adjunto de la CABA	GCB A							X		
PUCCI, FRANCISCO	Concejal Pte. Obras Públicas San Vicente	HC DE		X							
RAGGIO, NICOLAS	CETAM	IUNI	X								
RAIMUNDO, DANIEL	SS de la Agencia de Seguridad Vial - Almirante Brown	EM UN	X	X							
RAMIS, MARIA	Cooperativa de Recicladores Urbanos del Oeste	OSC				X	X				
REARTE, JULIO	Instituto de Geografía - Programa de Transporte - EURSP CABA	HC DE				X					
REARTE, YAMILA	ONG Naturalistas en Acción - Moreno	OSC								X	X
RÉCALDE, SILVANA	Sec. Parlamentaria HCD Lanús	HC DE	X	X	X						
RECONDO, RAMIRO	Coordinador de Desarrollo de Proyectos de Infraestructura- Min. de Desarrollo Urbano	GCB A							X		
REICH, ALEJANDRA	Red de Universidades Argentinas para la Gestión Ambiental y la Inclusión Social (UAGAIS)	IUNI				X	X				
REY, MARIA LAURA	Dirección de Ordenamiento Territorial ACUMAR	ENA N									X
RIGANTI, CATALINA	Concejal de San Isidro	HC DE						X			
RINALDI, GUSTAVO	Director de Transporte Sustentable Min. Transporte de Nación	GN AC	X		X						
RIO, SANDRA	Concejal Malvinas Argentinas	HC DE	X	X							
RODRIGUEZ, JORGE	Unión de Familias Obreras	OSC									X
RODRIGUEZ, JULIO	Concejal José C. Paz	HC DE	X	X	X			X			
RODRIGUEZ CASTRO, CAROLINA	Docente e Investigadora. Especialista en Calidad del Agua en INEDES - UNLU	IUNI								X	X
RODRIGUEZ LAGUENS, FELIPE	Secretario de Articulación Interjurisdiccional Min. de Transporte	ENA N			X						
RODRIGUEZ TOURON, FLORENCE	Consejera Fundación Metropolitana	OSC	X	X	X						
ROGNONE, CLAUDIA	Concejala de Escobar	HC DE								X	
ROMERO, ALVARO	Secretario de Obras y Servicios Públicos de Brandsen	EM UN							X		
ROTBART, DEMIAN	Director de Planeamiento Urbano San Martín	EM UN	X	X	X	X	X	X			X
ROTMAN, JOAQUIN	Representante Ejecutivo Tres de Febrero	EM UN	X								
RUBIN, PAULA	ACUMAR	ENA N								X	X
RUSTICUCCI, DIEGO	Sociedad Central de Arquitectos	OSC		X	X					X	
SAIDON, MARIANA	Coordinadora del Área Ambiente y Política UNSAM	IUNI				X	X	X			

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
SANCHEZ, KUKI	Integrante de la Junta Comunal 4	GCB A									X
SANDOVAL, LILEN	Gerente Operativa D.G. Planeamiento Urbano GCBA	GCB A			X						
SARAVIA JURADO, JAVIER	Director de Tránsito y Transporte Lomas de Zamora	EM UN	X		X						
SARANDON, FAUSTINA	FahCE UNLP- CONICET	IUNI				X					
SARGIOTI, MIRTA	Concejal Pte. Obras y Servicios Públicos Brandsen	HC DE	X		X		X	X	X	X	
SCAVINO, FLORENCIA	Presidenta de la Junta Comunal 13	GCB A							X	X	
SHAMMAH, CYNTHIA	CEDES	OSC				X					
SIENA DE BROM, CLAUDIA	Integrante del Consejo Consultivo del COMIREC	OSC								X	X
SITJA Y BALVASTRO, FRANCISCO	Concejal Esteban Echeverría	HC DE			X						
SORROCHE, SANTIAGO	Director de Políticas de Reciclado de Lomas de Zamora	EM UN				X	X				
SOSA, KARINA	Concejala de José C. Paz - Pres. Com. Industria, Plan. y Medio Ambiente	HC DE				X					
SOUBIE, SANTIAGO	CIPPEC	OSC	X		X						
STANCO, LUCIA	Concejal Lanús	HC DE		X							
STEININGER, MARIANO	Concejal Ituzaingó	HC DE	X			X					
SUAREZ, FRANCISCO	Director de Residuos de OPDS	PBA							X		
SZUTNER, FLAVIO	Jefe de Departamento Recursos Naturales y Medio Ambiente de Berisso	EM UN				X	X	X			
TAGLIAFICO, JUAN PABLO	UNQ PiidiSA - CONICET	IUNI				X					
TERMINE, ALBERTO	Gerente General del CEAMSE	GCB A				X	X	X	X		X
THOMAS, FLORENCIA	Gerente de RRPP CEAMSE	GCB A				X	X				
TORRES, ALBERTO OSCAR	Concejal Lanús	HC DE	X								
TOZZO CHIARELLO, ANTONELLA	Coordinadora Investigación DG Participación Ciudadana y Cercanía	GCB A							X		
TRAINA, ANGELES	FINDEL	OSC	X	X	X						
TRISCIUZZI, CARLOS	Concejal Luján	HC DE				X					
VALERGA, PABLO	Concejal Pte. de Obras Públicas Gral. Las Heras	HC DE		X							
VAZQUEZ, ANAHI	Presidenta HCD de San Vicente	HC DE	X								
VELAZQUEZ, MAXIMILIANO	CETAM/PIUBAT	IUNI	X	X	X						
VIEYRA, ANDRES	Relator Comisión Ambiente y Desarrollo Sostenible Senado PBA	SBA				X					
VILLAR, LUCIA	Representante de la Dirección de Planeamiento Urbano GCBA	GCB A				X	X	X			

Apellido y Nombre	Cargo	Gru po	11 08	18 08	01 09	22 09	29 06	06 10	27 10	10 11	24 11
VINAGRE, SEBASTIAN	Concejal Avellaneda	HC DE	X								
WALSH, JUAN RODRIGO	Especialista en temas ambientales en Unión de Familias Obreras	OSC								X	
WILKINSON, MELISA	Asesora en Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana del GCBA	GCB A							X		
YACOPINO, JUAN DOMINGO	Centro Argentino de Ingenieros /CACOPUA	OSC			X						
YOMAL, ALEJANDRO	Gerente Operativo Investigación y Particip. DG Antopol. Urbana GCBA	GCB A			X						
ZAKHEM, CLAUDIA	Concejal Pilar	HC DE	X								
ZAPPOLI, LORENA	ACUMAR	ENA N							X	X	X
ZELAYA, MARCOS	Área Movilidad CEM	OSC	X	X	X						

Nota; Veintidós legisladores de la Ciudad participaron de estos encuentros, como así también numerosos asesores legislativos, que no están contabilizados en este listado.

Referencias

DBA	Diputados de la Provincia de Buenos Aires
EMUN	Representantes de Ejecutivos Municipales
GNAC	Representantes del Estado Nacional
GCBA	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
HCDE	Integrantes de H. Concejos Deliberantes
HCDN	H. Cámara de Diputados de la Nación
IUNI	Institutos Universitarios
OSC	Organizaciones de la Sociedad Civil
PBA	Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
SBA	Senado de la Provincia de Buenos Aires