

LEY M – Nº 2.930

PLAN URBANO AMBIENTAL DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

Artículo 1º - *Objeto*- La presente Ley constituye el Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas.

Artículo 2º - *Diagnóstico*- Apruébese el Diagnóstico de la Ciudad que diera origen al Plan Urbano Ambiental que como Anexo A forma parte integrante de la presente Ley, el que fuera realizado de acuerdo a los Objetivos y Consignas especificadas en el Artículo 3º, y diera lugar a las Propuestas Territoriales y Propuestas Instrumentales que se desarrollan en la presente Ley.

Artículo 3º - *Objetivos*- El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires (PUA) tiene como objetivo constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada y la transformación de la ciudad real, tal que dé respuesta acabada al derecho a la Ciudad para todos sus habitantes.

Artículo 4º - *Rasgos*- De acuerdo a lo establecido en el Título Segundo, Capítulo Cuarto de la Constitución de la Ciudad # y en la Ley Nº 71 # este Plan Urbano Ambiental postula que la Ciudad de Buenos Aires desarrolle a pleno los siguientes rasgos:

1. CIUDAD INTEGRADA- En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.
2. CIUDAD POLICÉNTRICA- En cuanto a consolidar la jerarquía de su gran Área Central y, simultáneamente, promover una red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia.
3. CIUDAD PLURAL- En cuanto a que sea un espacio de vida para todos los sectores sociales, ofreciendo en especial un hábitat digno para los grupos de menor capacidad económica, así como un hábitat accesible para las personas con capacidades diferenciales.
4. CIUDAD SALUDABLE- En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos.

5. CIUDAD DIVERSA- En cuanto a mantener su pluralidad de actividades (residenciales, productivas, culturales) y su pluralidad de formas residenciales (distintas densidades, distintas morfologías), compatibilizando los requerimientos de calidad ambiental de cada una de ellas y enriqueciéndolas con su mutua convivencia.

TÍTULO PRIMERO PROPUESTAS TERRITORIALES

CAPÍTULO I PROPUESTAS DE NIVEL METROPOLITANO

Artículo 5º - *Acciones*- Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires.

El carácter de centro metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires condiciona su desarrollo y, en dicho sentido, se considera altamente necesario propugnar la implementación de espacios y formas institucionales de coordinación, con la concurrencia del gobierno nacional y de los gobiernos de las jurisdicciones involucradas, mediante la articulación de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos.

Sin perjuicio de las incumbencias jurisdiccionales que correspondan, los principales temas que requieren ser considerados a nivel metropolitano son:

- a. En relación con la estructuración y desarrollo urbano de la aglomeración:
 1. La definición de la red circulatoria jerárquica (autopistas, avenidas principales y medios masivos guiados).
 2. Los criterios de extensión y consolidación de la expansión urbana y las consecuentes políticas de provisión de infraestructura y equipamientos básicos.
 3. Definición y planes de manejo de los grandes espacios abiertos de escala metropolitana (Bosques de Ezeiza, Parque Pereyra Iraola).
 4. Concertar criterios de actuación respecto de grandes fracciones que pudieran ser utilizadas para uso público (INTA-Castelar, grandes instalaciones militares, otros).
 5. Políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata y del Río Paraná, con definición de actividades a preservar, a promover y planes de manejo respectivos.
 6. Política de preservación y desarrollo del Delta Inferior del Paraná, que conjugue preservación ambiental, desarrollo productivo y uso recreativo.
- b. En relación con los aspectos de transporte y movilidad:

1. Conformar un sistema regional de aeropuertos, a partir de las diversas instalaciones públicas y privadas existentes, y con relación a las previsiones del desarrollo del transporte aéreo de personas y cargas y a los criterios de expansión urbana que se adopten.
 2. Conformar un sistema regional de Puertos de Carga, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales ya perfilados.
 3. Acordar la constitución de un Puerto de Pasajeros acorde con el desarrollo del turismo que proviene por vía marítima y fluvial.
 4. Coordinar políticas de transporte de pasajeros que concurren a una progresiva coordinación física, tarifaria y operacional intra e intermodal, que contemple los modos tecnológicos más amigables con el medio y de menor costo social, de acuerdo con los avances tecnológicos y operativos.
 5. Acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad a los modos ferroviarios y fluviales por sobre los viales y, simultáneamente, definir el sistema de estaciones de ruptura de cargas que facilite la articulación de los diversos modos y medios de transporte.
- c. En relación con las cuestiones ambientales:
1. Formular políticas consensuadas con respecto a todas las etapas de gestión de los residuos domiciliarios (producción, reciclado, recolección, disposición).
 2. Acordar políticas concertadas respecto a los estándares de producción, formas de recolección y sistemas de eliminación de los residuos peligrosos y patogénicos.
 3. Compatibilizar normativas sobre estándares de emisiones líquidas y gaseosas de las actividades productivas y consecuentes niveles mínimos de calidad hídrica, sonora y atmosférica.
 4. Compatibilizar normativas y formas de prevención de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.
 5. Formular políticas de control y seguimiento que permitan que los acuerdos anteriormente detallados se concreten efectivamente, y posteriormente se corrijan y actualicen con la periodicidad necesaria.
 6. Acordar programas y proyectos conjuntos sobre las cuestiones de necesaria concurrencia interjurisdiccional, considerando como caso paradigmático la recuperación de la Cuenca Matanza-Riachuelo.
 7. Evaluar y adoptar políticas especiales para las situaciones de riesgo tecnológico (Polo Petroquímico, Tomas de Agua, Aeroparque, instalaciones de la CONEA en la Av. General Paz, etcétera.).
- d. En relación con los riesgos de anegabilidad:
- Incorporar el criterio de Riesgo Hídrico en la planificación urbana y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires, a través de:

1. La información suministrada por los Mapas de Riesgo Hídrico para redefinir usos, tejidos y otras variables urbanas en el marco de la normativa urbanística y ambiental.
2. La incorporación de las tecnologías adecuadas a efectos de contar con pronósticos y alertas tempranas más ajustadas que los que existen en la actualidad;
3. El diseño con criterios preventivos de un Plan de Riesgo y Manejo de Contingencias Hídricas.
4. El tratamiento de los espacios verdes, arbolado urbano y gestión de los residuos sólidos con criterios hídricos.
5. El diseño e implementación de un programa de comunicación y educación hídrica a efectos de incorporar el concepto de riesgo hídrico en la población a fin de lograr respuestas positivas antes, durante y después de un evento de inundación.

CAPÍTULO SEGUNDO PROPUESTAS ESPECÍFICAS PARA LA CIUDAD

Artículo 6º - *Estructura y centralidades*- Es propósito del Plan Urbano Ambiental transformar la estructura radioconvergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica, que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos.
 2. Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
 3. Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.
 4. Impulsar, a través de normativas urbanísticas e incentivos impositivos y crediticios la instalación de actividades centrales en el área de extensión sur (Av. Entre Ríos).
 5. Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.
 6. Promover la integración del Microcentro con Catalinas Norte, Casco Histórico y Puerto Madero.
 7. Promover condiciones sustentables de movilidad que incluyan:
 - Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.
 - Reestructuración del transporte automotor público de superficie con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones contaminantes.

- Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.
 - Conformación de áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.
8. Identificar y proteger edificios y áreas de valor patrimonial.
 9. Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.
- b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:
1. Conformar física y funcionalmente una red de centros.
 2. Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya (similar a Flores, Caballito y Belgrano).
 3. Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico.
 4. Procurar que las nuevas sedes comunales refuercen las centralidades.
 5. Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.
 6. Proteger e incentivar las identidades barriales.
 7. Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.
- c. El impulso a la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, a través de las siguientes acciones:
1. Conformar áreas peatonales y calles de convivencia.
 2. Conformar una centralidad en el Área Sudoeste de la Ciudad.
 3. Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz a manera de articulación con los sectores metropolitanos localizados en la Provincia de Buenos Aires.
- d. La integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires, a través de las siguientes acciones:
1. Promover, con los Municipios del Gran Buenos Aires, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.
 2. Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).
- e. El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal, a través de las siguientes acciones:
1. La consolidación de vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.
 2. La conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.

Artículo 7º - *Transporte y movilidad*- Es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental. Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La utilización intensiva del transporte ferroviario en los ejes radiales de la aglomeración, a través de las siguientes acciones:
 1. Analizar la viabilidad física y económico-financiera del enlace ferroviario Retiro-Once-Constitución (carga y pasajeros).
 2. Impulsar gestiones frente al Estado Nacional, los entes reguladores y las empresas concesionarias para:
 - Diferenciar ofertas de servicios para viajes urbanos y suburbanos.
 - Promover la relocalización y/o apertura de estaciones del FFCC Belgrano Norte.
 - Redefinir la Terminal del FFCC Belgrano Sur.
 - Promover la electrificación de ramales de los FFCC San Martín y Belgrano.
- b. La maximización del uso del transporte subterráneo y Premetro mediante la continuidad y extensión de la red con sentido de malla y enlace de los centros de trasbordo.
- c. La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados, a través de las siguientes acciones:
 1. Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial.
 2. Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.
 3. Analizar la conveniencia que el GCBA implemente nuevas líneas de transporte público automotor que perfección en el sistema.
- d. La optimización del funcionamiento de taxis, remises y chárteres, a través de las siguientes acciones:
 1. Regularizar y sistematizar las nuevas formas de transporte.
 2. Establecer un sistema de paradas fijas y estacionamientos de espera.
- e. La racionalización del uso de los automóviles privados, a través de las siguientes acciones:
 1. Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión.
 2. Limitar el estacionamiento vehicular en arterias de tránsito intenso y fundamentalmente en aquellas donde circula el transporte automotor.

3. Regular la instalación de garajes y playas de estacionamiento, y prohibirlos en las áreas de congestión.
4. Definir y promover la instalación de playas de estacionamiento disuasorio del transporte privado como alimentadoras del sistema ferroviario de superficie y subterráneo.
5. Alentar el uso compartido de los automóviles privados.
- f. La conformación de un sistema vial, a través de las siguientes acciones:
 1. Completar el circuito de autopistas (tramos Boca-Retiro y Salguero-La Pampa) a efectos de otorgar al sistema de autopistas la función de red pasante de descarga de la red vial.
 2. Adaptar los accesos y egresos del circuito de autopistas para el transporte de cargas.
 3. Jerarquizar la red vial, estableciendo las características físicas y funcionales de los distintos tipos de arterias.
 4. Incrementar las ciclovías, bicisendas, carriles y vías exclusivas para bicicletas hasta conformar una red que abarque toda la ciudad.
 5. Realizar los estudios y las obras necesarios para dar conectividad franca a todos los sectores de la ciudad.
 6. Rediseñar las calles secundarias de los barrios para su mayor uso peatonal y de bicicletas (ampliación de veredas, parquizaciones).
 7. Adecuar las velocidades de los móviles a las distintas situaciones urbanas y proteger las áreas ambientales.
- g. La eliminación de los conflictos entre modos mediante la eliminación de los pasos a nivel entre la red ferroviaria y la red vial principal por sobre elevación o soterramiento de las vías o calles y avenidas.
- h. El mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos.
 2. Incrementar la conectividad transversal sobre el Riachuelo mediante nuevos puentes mediante acuerdos con los partidos de la provincia de Buenos Aires.
- i. La promoción de la intermodalidad, a través de las siguientes acciones:
 1. Definir la localización de nuevos centros de trasbordo, sobre la base de las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales.
 2. Mejoramiento de los actuales espacios que operan como centros de trasbordo con facilidades para los modos públicos, semipúblicos y privados (estacionamiento de automóviles y motos, y guarderías de bicicletas).
 3. Adoptar las modalidades más adecuadas para la gestión y mantenimiento de los centros de trasbordo.
 4. Propender a la integración tarifaria.

- j. La integración y mejora de la capacidad funcional y calidad ambiental de las estructuras intermodales de carácter regional y nacional, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Impulsar la participación del GCBA en los proyectos de las reparticiones nacionales a los efectos de concertar acuerdos sobre el nodo intermodal de Retiro.
 - 2. Gestionar la instalación de estaciones periféricas a la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro.
- k. La promoción de medios alternativos de transportes menos contaminantes y no motorizados, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Desarrollar y promover el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (STPB, Ley 2586 #)
 - 2. Incorporar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas al criterio de intermodalidad e integración tarifaria.
 - 3. Desarrollar el Sistema de Transporte Público de Bicicletas como transporte alternativo, eficaz y ambientalmente sostenible entre sub-centros barriales.
 - 4. Eliminación de barreras físicas y realización de mejoras estructurales que faciliten el uso del transporte público de bicicletas.
- l. La promoción de formas energéticas menos contaminantes, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Promover tecnologías “híbridas”.
 - 2. Reemplazo por energías renovables.
- m. El ordenamiento del sistema de cargas, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Adecuar la red de tránsito pesado con especial atención a los centros generadores de carga.
 - 2. Promover la mejora en el acceso ferroviario de cargas al Puerto de Buenos Aires.
 - 3. Redefinir la red de transporte de sustancias peligrosas.
 - 4. Evaluar las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.
- n. El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Prever los espacios requeridos para las operaciones de interfases, talleres y cocheras del sistema de transporte terrestre, y prever los espacios para actividades logísticas del sistema portuario.
 - 2. Definir los requerimientos urbano-ambientales de los equipamientos del sistema de transporte.

Artículo 8º - *Hábitat y vivienda*-Los objetivos del PUA se refieren tanto a la mejora del hábitat de los sectores sociales de menores ingresos, como a las condiciones de calidad ambiental que debe guardar el hábitat residencial en su conjunto, con la debida preservación de las características singulares que otorgan identidad y diversidad a los distintos espacios urbanos.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La promoción de la función residencial, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover la residencialización del Área Central con vistas a su revitalización y diversificación funcional.
 2. Promover la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad próximos a servicios de transporte público de alta capacidad.
 3. Promover la conformación de tejido urbano y ocupación residencial en los sectores desocupados o con usos no consolidados, comprendidos entre Villa Lugano y Villa Soldati, y entre Flores Sur y Villa Soldati.
- b. El mantenimiento de la diversidad funcional y de fisonomías del hábitat residencial, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover una diversidad no compartimentada en zonas residenciales.
 2. Promover tipologías edilicias que no den lugar a situaciones de segregación social ni a disrupciones morfológicas.
 3. Preservar los sectores urbanos de baja y media densidad poblacional que manifiestan características singulares de valor y buen grado de consolidación.
 4. Promover actividades que fortalezcan a las identidades barriales.
- c. El otorgamiento de niveles de calidad ambiental a todos los sectores residenciales, a través de las siguientes acciones:
 1. Desarrollar planes de mitigación en los casos de instalaciones de riesgos.
 2. Completar la ejecución del Plan de Ordenamiento Hidráulico (medidas estructurales y no estructurales).
 3. Proponer e implementar acciones de mitigación de todas las formas de contaminación (atmosférica, sonora, visual, etcétera).
 4. Promover la resolución de las situaciones de carencia de infraestructura sanitaria (en especial, la construcción del colector cloacal paralelo al Riachuelo).
 5. Desarrollar campañas de difusión y adopción de sistemas de reducción del consumo superfluo de insumos críticos (agua, energía eléctrica, gas, combustibles).
 6. Transformar o erradicar usos incompatibles con la actividad residencial.
 7. Erradicar basurales y cementerios de automóviles, en particular en el área sur.
 8. Recalificar sectores urbanos degradados por incompatibilidad de usos.
- d. La promoción de políticas de vivienda asequible para la población en situación de déficit habitacional, a través de las siguientes acciones:
 1. Facilitar la resolución habitacional de los sectores socioeconómicos con dificultades de acceso al mercado inmobiliario.
 2. Implementar e intensificar las acciones de mejoramiento de las situaciones habitacionales críticas que puedan ser resueltas sin traslado (urbanización de villas; regulación de

intrusiones; mejoras en inquilinatos, hoteles y pensiones; resolución de conjuntos habitacionales).

3. Implementar soluciones de las restantes situaciones habitacionales (ocupación del espacio público; casas y edificios tomados) asignando a dicho fin el uso de inmuebles fiscales (predios resultantes de las expropiaciones, autopistas, etcétera).

Artículo 9º - *Espacios públicos*- El PUA tiene como objetivo el incremento, recuperación y mejoramiento del espacio público y de la circulación, de los parques, plazas y paseos y de las áreas de calidad patrimonial, a fin de dar lugar a funciones vitales como las de encuentro relax, confort y socialización, asegurando a todos los habitantes el derecho a su uso, y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad”

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La conformación de un sistema de parques de escala metropolitana, a través de la articulación física y funcional de los grandes espacios de la ciudad ya conformados (Parque Tres de Febrero, Parques de Costanera Sur, la Reserva Ecológica y Parque Almirante Brown) y los que se creen en el futuro.
- b. El mejoramiento funcional y ambiental de los parques, plazas y paseos existentes y ampliación de la oferta a escala urbana y barrial, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover su mejoramiento y rediseño manteniendo su integridad y considerando la diversidad de las demandas sociales.
 2. Promover la parquización, forestación, iluminación y equipamiento de los parques con criterio de uso múltiple, fácil mantenimiento y valorización de elementos patrimoniales.
 3. Promover la incorporación de nuevos parques urbanos dentro de los usos que se definan para tierras fiscales desafectadas de usos anteriores.
 4. Promover la creación de nuevas plazas, plazoletas y patios de juego en relación adecuada a la densidad poblacional de las diversas zonas (por reconversión de predios fiscales; compra, expropiación, canje o convenio de uso de predios privados; utilización de áreas residuales).
 5. Promover el uso público y la integración al entorno de los espacios libres disponibles en los predios y edificios pertenecientes al GCBA, resguardando su superficie absorbente, y establecer acuerdos con otros organismos públicos con igual sentido.
 6. Alentar la habilitación de terrenos privados baldíos o en desuso como áreas de recreación pública.
 7. Impulsar nuevas formas de administración y gestión de los grandes espacios públicos, mediante planes de manejo específicos.
- c. Maximizar la accesibilidad y la posibilidad de uso recreativo de las riberas y los cursos de agua que rodean a la ciudad, a través de las siguientes acciones:

1. Garantizar la accesibilidad peatonal, por bicicleta y por transporte público a los frentes costeros.
 2. Asegurar la reforestación con especies autóctonas, adecuadas a los distintos ámbitos (bordes costeros, zonas anegables, corredores viales).
 3. Maximizar su aprovechamiento y riqueza paisajística, incorporando equipamientos.
 4. Destinar a uso público a los predios de dominio estatal que se desafecten en las riberas.
 5. Con respecto al Riachuelo.
 - a) Promover la concreción de su saneamiento y de un mayor número de cruces.
 - b) Promover la construcción de los colectores costeros previstos en el Plan Hidráulico.
 6. Con respecto al Río de la Plata.
 - a) Resolver el acceso franco de la población a la ribera, recuperando el camino de sirga y mejorando la conectividad transversal.
 - b) Promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero, Reserva Ecológica y Costanera Norte con el resto de la ciudad.
 - c) Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial del espacio público y la multiplicidad de sus usos.
 - d) Preservar con carácter de “patrimonio natural” e impulsar el uso público de los tramos costeros que aún conserven características naturales.
 - e) Preservar el perfil y/o silueta costera de los rellenos existentes.
- d. La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones:
1. Preservar y ampliar el Corredor Verde Norte.
 - a. Incorporar las tierras fiscales que, siendo desafectadas de otros usos, sean destinadas a espacios públicos.
 2. Conformar el Corredor Verde Oeste.
 - a. Destinar a uso público los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril.
 - b. Proponer para uso público superficies preferenciales de las playas ferroviarias de Liniers y Caballito.
 - 3 Conformar el Corredor Verde Sur
 - a. Preservar y forestar los espacios públicos existentes aledaños al eje de las Av. Roca-Bergalli-Amancio Alcorta.
 - b. Articular los parques España, Ameghino y Patricios con recorrido arbolado y tratamiento de veredas que los identifiquen como sub-corredor verde del futuro Corredor Sur.
 - c. Incorporar espacios públicos en las playas ferroviarias de Estación Buenos Aires, Sola y Sáenz.

- d. Conformar nuevos espacios y equipamientos públicos en caso de desafectación de predios fiscales.
- e. Otorgar máxima vinculación con los espacios costeros del Riachuelo.
- 4. Articular los Corredores Verdes del Norte y del Sur
 - a. Por el Área Central
 - a1. Reforzar la forestación de Av. 9 de Julio entre Retiro y Constitución.
 - a2. Dar continuidad de espacios verdes desde Retiro por Av. Paseo Colón-Leandro N. Alem-Martín García y por Costanera Sur-Pedro de Mendoza-27 de Febrero.
 - b. Por la Av. General Paz.
 - b1. Forestación intensiva de Av. Gral. Paz para complementar los espacios verdes aledaños (ex AU3, Parque Sarmiento, parques en el Gran Buenos Aires).
- 5. Crear otros sistemas verdes en el resto de la Ciudad
 - a. Articular los espacios de Agronomía, la “Isla” de La Paternal (Parque Warnes), Parque Los Andes y los usos públicos que se definan en la desafectación de las actuales playas ferroviarias de La Paternal y Federico Lacroze con forestación intensiva de la Av. Warnes y Jorge Newbery.
 - b. Dar continuidad y tratamiento a los espacios verdes y públicos que va enhebrando la Av. Juan B. Justo-Bullrich.
 - c. Vincular el Parque Sarmiento, Parque Saavedra, las Av. García del Río y Comodoro Rivadavia y los Parques del borde costero.
- e. La ampliación de las áreas peatonales, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Incrementar y articular las vías y áreas peatonales en el Área Central.
 - 2. Incrementar el ancho de veredas en relación al ordenamiento del transporte automotor en el Área Central.
 - 3. Rediseñar las vías públicas barriales con parquización, conformación de redes de ciclovías y recorridos peatonales.
 - 4. Favorecer el uso de las calles internas sin tránsito pasante, destinándolas a actividades recreativas.
- f. La defensa, regulación y control de niveles de calidad ambiental y paisajística del espacio público, a través de las siguientes acciones:
 - 1. Promover el uso de materiales, tratamiento de suelos y vegetación, que aumenten la absorción de las aguas de lluvia.
 - 2. Parquizar y forestar las avenidas de intenso tránsito vehicular.
 - 3. Garantizar la presencia de pulmones verdes dentro de la trama más densa y alejada de la costa, así como la reforestación de los espacios públicos de distintas escalas.
 - 4. Resguardar las corrientes de aire provenientes de la costa regulando la masa edilicia mediante la normativa urbanística.

5. Regular, ampliar y renovar la oferta del mobiliario urbano con criterios de diversidad, utilidad y seguridad, incluyendo la provisión de baños públicos.
6. Incorporar la regulación de los espacios públicos aéreos y subterráneos.
7. Regular y controlar la oferta publicitaria (y demás elementos que afecten la calidad visual del espacio público) en forma congruente con el mobiliario urbano y el patrimonio urbano del entorno.
8. Articular las intervenciones en el espacio público en relación a las situaciones de riesgo y calidad ambiental de la ciudad.
9. Desarrollar un trabajo de concientización de la población acerca de la importancia del incremento de la vegetación en los espacios privados, y el cuidado y respeto en los espacios públicos.

Artículo 10 - *Producción y empleo*

El Plan Urbano Ambiental tiene como objetivo generar condiciones apropiadas para la modernización y diversificación del tejido económico a través de la atracción de nuevas actividades y del mejoramiento de las existentes.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La promoción de la Ciudad como Centro de Negocios, a través de las siguientes acciones:
 1. Asegurar la provisión y expansión de los servicios aeroportuarios (Aeroparque urbano y Aeropuerto de Ezeiza).
 2. Facilitar el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad.
 3. Promover la creación de un Centro de Exposiciones Metropolitano de escala y nivel internacional, preferentemente, en la Zona Sur.
 4. Asegurar los servicios sanitarios, educativos, turísticos, de transporte y de abastecimiento que consoliden la competitividad de la Ciudad.
- b. La generación de condiciones que faciliten el desarrollo de actividades administrativas, comerciales y de servicios, a través de las siguientes acciones:
 1. Generar mejores condiciones para el incremento de las actividades centrales de distinta jerarquía.
 2. Prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local, dirigido a la creación de empleos.
 3. Promover la localización de actividades no residenciales con mínimo impacto ambiental en los terrenos a urbanizar, a fin de dinamizar las áreas circundantes.
 4. Prever espacios potenciales para la localización de nuevas actividades en los grandes predios fiscales a refuncionalizar.

5. Impulsar que los grandes equipamientos (salud, educación, administración, abastecimiento) se localicen cercanos a las vías primarias y secundarias.
 6. Localizar en la zona sur grandes equipamientos que mejoren el equilibrio urbano.
 7. Promover el desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto.
- c. La promoción y el desarrollo industrial de avanzada, a través de las siguientes acciones:
1. Promover la creación de áreas dedicadas a la innovación en tecnología, investigación, transferencia, desarrollo y fomento industrial, y de Núcleos de Asistencia Productiva (mediante políticas de fomento industrial).
 2. Fomentar la radicación de empresas de nueva generación con especial impulso en áreas industriales obsoletas.
- d. La compatibilización ambiental de las actividades industriales y las áreas residenciales, a través de las siguientes acciones:
1. Permitir la localización de las industrias que no están expresamente prohibidas, con sujeción a las normativas vigentes.
 2. Revisar y actualizar la clasificación de procesos productivos por impacto ambiental en función de las nuevas tecnologías, teniendo en cuenta su entorno urbano.
 3. Facilitar la operatividad competitiva de las industrias (mediante normativa, políticas de crédito y mejoramiento del sistema del transporte de carga).
 4. Promover la localización de los establecimientos que impliquen fuertes impactos en el medio por sus movimientos de carga sobre la red de tránsito pesado.
 5. Revisar la normativa para permitir la localización industrial ambientalmente compatible con los sectores residenciales.
 6. Preservar los distritos mixtos en Nueva Pompeya, Villa Soldati, Paternal y Mataderos para las actividades que no requieran acceso de transporte pesado.
 7. Promover la utilización de tecnologías limpias.
- e. La consolidación y crecimiento de las pequeñas y medianas industrias, a través de las siguientes acciones:
1. Impulsar la modernización tecnológica y logística en articulación con políticas de desarrollo industrial y empleo.
 2. Facilitar la adaptación de los edificios industriales y/o depósitos desocupados para la localización de empresas por sistema de venta o alquiler (hoteles y/o incubadoras industriales).
 3. Apoyar el desarrollo de las industrias culturales.
- f. Optimizar el transporte de cargas, a través de las siguientes acciones:
1. Redefinir una red de tránsito y zonas de ruptura de cargas a nivel metropolitano y urbano que minimice el impacto sobre el medio.
 2. Incrementar la utilización del modo ferroviario de cargas.

3. Establecer la circulación exclusiva del transporte de carga y el acceso vial directo por el circuito de autopistas a partir de su completamiento y adecuación.
 4. Regular en forma diferenciada las actividades de carga y descarga dentro de la Ciudad (alimentos, medicamentos, residuos, etc.).
- g. La promoción y el desarrollo del turismo, a través de las siguientes acciones:
1. Puesta en valor y desarrollo de circuitos turísticos con relación a los valores patrimoniales y culturales de la Ciudad.
 2. Promover el desarrollo de la hotelería, gastronomía y demás servicios que conforman la infraestructura de turismo.
 3. Elaborar estrategias de promoción de los atractivos que se localizan fuera de los circuitos tradicionales.

Artículo 11 - *Patrimonio urbano*- El Plan Urbano Ambiental prestará una particular atención a la variable patrimonial con el objeto de desarrollarla, incorporarla al proceso urbanístico e integrarla a las políticas de planeamiento, procurando armonizar las tendencias de transformación y el resguardo de aquellas áreas, paisajes, monumentos, edificios y otros elementos urbanos de relevante valor histórico, estético, simbólico y/ o testimonial.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. Completar, consolidar e incorporar la variable patrimonial a las estrategias y acciones de planeamiento, a través de las siguientes acciones:
1. Reglamentar las Áreas de Protección Histórica consignadas en el Código de Planeamiento Urbano aún no reglamentadas.
 2. Completar el relevamiento, inventario, sanción y reglamentación de las áreas, edificios y otros objetos que restan ser caracterizadas como distritos de protección patrimonial.
 3. Completar el relevamiento, inventario, sanción y reglamentación para los edificios y otros objetos urbanos y paisajísticos que requieren protección, conciliando tal protección con las normas urbanísticas de su entorno.
 4. Establecer mecanismos de protección preventiva para los distritos de preservación patrimonial en trámite, en tanto se tratan los respectivos proyectos.
 5. Elaborar una legislación específica de protección de bienes arqueológicos y paleontológicos que cumplimente los objetivos de la Ley nacional Nº 25.743 # .
 6. Dotar de amplias características participativas a los procesos de decisión y gestión de áreas y objetos patrimoniales.
 7. Diferenciar categorías y procedimientos de protección según su relación con las Propuestas Territoriales e Instrumentales de este Plan urbano Ambiental.

8. Establecer un sistema de revisión permanente de las áreas y catalogaciones existentes, a fin de ajustar su alcance en términos de aumento o reducción de los inventarios, de acuerdo a nuevas evidencias urbanísticas y ambientales y/o nuevas proposiciones comunitarias.
- b. Generalizar pautas especiales de manejo de las áreas y objetos patrimoniales protegidos, a través de las siguientes acciones:
1. Ajustar y ampliar las actuales categorías de protección a fin de facilitar la adaptación de los edificios patrimoniales a nuevas actividades que recompongan y reactiven las características paisajísticas y ambientales de sectores urbanos específicos.
 2. Complementar las normativas de protección con programas orientados a recuperar, apoyar y/ o fortalecer las actividades y la calidad urbana, integrándose a los diferentes instrumentos de planificación y/o gestión de este Plan Urbano Ambiental.
 3. Implementar medidas de sostenimiento de la población residente en contextos de reciclaje de tejidos, reconversión de actividades e incremento de los valores inmobiliarios derivados de las acciones patrimoniales.
 4. Mejora, reglamentación, actualización y desarrollo de los estímulos e incentivos a la protección patrimonial (FEREC, TCC, desgravaciones y/ o exenciones impositivas)
 5. Organización y promoción de actividades educativas, culturales e informativas como forma de difusión del patrimonio y fomento de la participación ciudadana (señalización, programas educativos, publicaciones impresas y/ o digitales, etcétera).

TÍTULO SEGUNDO

CAPÍTULO I

PROPUESTAS INSTRUMENTALES

Artículo 12 - *Acuerdos y convenios*- La puesta en marcha de las acciones del Plan Urbano Ambiental requiere que las Propuestas Territoriales expuestas en el capítulo anterior se implementen mediante instrumentos de diversa índole.

Cuando por su índole metropolitana las propuestas excedan la territorialidad del Gobierno de la Ciudad y/o sus competencias, es indispensable formalizar acuerdos y/o convenios con las autoridades de las otras jurisdicciones involucradas. En dichos acuerdos y/o convenios se establecerán las características de las acciones a encarar y desarrollar.

Artículo 13 - *Instrumentos*- Los Instrumentos que se consideran necesarios pueden ser agrupados en cuatro grandes conjuntos que en la gestión y desarrollo concretos del PUA no actuarán en forma aislada, sino que se implementarán según diversas combinaciones particulares, a saber:

- a. Instrumentos de planificación: son aquellos que permiten profundizar los lineamientos propositivos del Plan a niveles de mayor detalle. Pueden abarcar determinados sectores geográficos de la ciudad o bien aspectos temáticos de la misma. El objetivo de estos instrumentos es la planificación de las intervenciones y la programación en el tiempo con criterios de eficiencia y eficacia.
- b. Instrumentos de gestión: son aquellos destinados a facilitar el desarrollo de las acciones propuestas. Abarcan una gran diversidad que va desde los instrumentos destinados a dar sustento a la promoción y a la gestión urbana, otros de índole económica y aquellos de carácter esencialmente normativo y sistemático que usualmente son objeto de actualizaciones y se encuentran generalmente ordenados en forma de Códigos.
- c. Instrumentos de participación: son aquellos que promueven y facilitan la participación de la comunidad en la gestión urbano-ambiental. Las modalidades propuestas se ajustan a lo establecido por la Constitución y por la Ley N° 71 # en sus artículos 5, 6 y 7.
- d. Instrumentos de Monitoreo y Control: son aquellos que dan continuidad a la gestión y permiten verificar el cumplimiento de las metas fijadas, cabiendo destacar la importancia de contar con bases de datos y sistemas de información geográfica actualizados para una correcta gestión urbano-ambiental.

CAPÍTULO II INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Artículo 14 - *Estudio diagnóstico*- Estos estudios son antecedente obligado de cualquiera de los planes que se detallan en los artículos 15 a 19, ya que deben dar sustento a las propuestas que en los mismos se formulen. Además de describir y evaluar el estado de situación correspondiente al caso, deberán plantear las hipótesis que den razón del problema y los escenarios alternativos futuros, caracterizados según sus dimensiones sociales, económicas, urbanísticas y ambientales, que puedan preverse en caso de no realizarse intervenciones.

Artículo 15 - *Plan de comuna*- Este Instrumento tiene por objetivo desarrollar, con la participación primaria de las propias Comunas, los aspectos particulares de sus respectivos territorios, debiendo guardar congruencia con los planes de las restantes Comunas y con los lineamientos establecidos por el PUA para la ciudad en su conjunto

Artículo 16 - *Plan de sector*- Se encuentra regulado en el párrafo 9.1.2.3. del Código de Planeamiento Urbano # .

Habilita al Poder Ejecutivo a elaborar programas de saneamiento, descongestión, mejoras o mecanismos de gestión que dinamicen el proceso de desarrollo de un área.

Artículo 17 - *Plan de detalle*- Se encuentra establecido en el Capítulo 9.1.2.2 del Código de Planeamiento Urbano # para aquellas áreas que requieran, por su especial particularidad, planes a escala de cada uno de los predios comprendidos.

Artículo 18 - *Áreas de desarrollo prioritario*- Se encuentra regulado en el Capítulo 8.3 del Código de Planeamiento Urbano # , y tiene por finalidad lograr los objetivos de Renovación Urbana especificados en el Capítulo 8.1, a través de la realización de desarrollos públicos o privados superadores de la situación existente.

Artículo 19 - *Plan temático* - Las actividades y las problemáticas urbanas y ambientales que no se hallan sujetas a determinaciones geográficas particulares requieren instrumentos de planificación que definan las características de su desarrollo o de su reformulación en toda la extensión de la Ciudad. Este tipo de planes requiere su articulación con los distintos organismos que tienen incumbencia en las respectivas actividades y problemáticas

Artículo 20 - *Evaluación de impacto*- Estas evaluaciones son la instancia final obligada de cualquiera de los planes que se detallan en los art. 15 a 19 de la presente Ley. Considerarán la totalidad de efectos positivos y negativos de índole social, económica, urbanística y ambiental que puedan preverse como resultado de su realización. La comparación entre la Evaluación de Impacto y los escenarios futuros desarrollados en el Estudio Diagnóstico, será el fundamento de la decisión que se adopte con respecto a los Planes propuestos.

CAPÍTULO III INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Artículo 21 - *Instrumentos de desarrollo*- Tienen como objetivo general concretar eficazmente las intervenciones determinadas por el PUA, aplicar los instrumentos legales vigentes, fomentar y regular la participación de los distintos actores involucrados en la gestión urbanística y promover actuaciones interjurisdiccionales.

a. Programas de actuación.

Estos Programas determinan el ordenamiento de las acciones a ejecutar para el logro de los objetivos particulares propuestos para una temática o recorte territorial específicos, dentro del contexto de los lineamientos del PUA. En cada caso, tendrán una articulación determinada con los otros Instrumentos de Planificación involucrados por motivos de localización geográfica o por coincidencia temática. Los Programas de Actuación incluyen una diversidad de acciones, y deben ser precedidos por los respectivos estudios y gestiones que concurren

a viabilizarlas y precisarlas mediante mecanismos operativos transectoriales. La implementación ejecutiva de estos Programas debe incluir a grandes rasgos (1) la programación de obras y mejoras a realizar por el gobierno o con la participación del mismo. La concreción de una obra o mejora debe establecer prioridades de realización, especificando en forma precisa los objetivos por etapas; prefijar el presupuesto total de la obra o mejora discriminando el gasto parcial de cada etapa; enumerar las fuentes de recursos y financiamiento y los estudios de preinversión; (2) las previsiones de afectación de terrenos que deben ser adquiridos o expropiados; (3) la coordinación con otras jurisdicciones, con organismos sectoriales provinciales y nacionales, y con los entes de servicios urbanos. La programación de estas acciones debe tener en cuenta las normativas vigentes, verificando su congruencia con las mismas, o bien elaborando y gestionando la implementación de las nuevas normativas requeridas.

b. Informe Anual de Metas.

En forma paralela a las presentaciones del Ejecutivo referentes al Presupuesto de la Ciudad Autónoma, el Informe Anual de Metas se remitirá a la Legislatura de la Ciudad debiendo describir: (1) el grado de cumplimiento de las metas físicas y financieras del PUA en el período anual anterior, dando cuenta detallada de los avances obtenidos, de las dificultades y/ o desviaciones observadas en su gestión, con especial énfasis en los resultados arrojados por los Instrumentos de Monitoreo; (2) las metas físicas y financieras del PUA a cumplir en el período anual subsiguiente, los ajustes propuestos en las modalidades de su ejecución y los previsibles comportamientos de las variables empleadas por los Instrumentos de Monitoreo.

En concordancia con la Constitución de la Ciudad y de la Ley Nº 71 # , el Informe Anual de Metas será remitido de manera formal y con la antelación suficiente al Consejo del Plan Estratégico a fin de recabar sus opiniones y proposiciones en cuanto a su contenido particular y en cuanto a la evolución local y general de los lineamientos del PUA. Con los mismos objetivos será también remitido por cuerda separada a las Comunas.

Artículo 22 - Instrumentos de promoción-

a. Fondo Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados (FEREC).

Es un Instrumento vigente establecido por el Artículo 10.2.1. del Código de Planeamiento Urbano # , que requiere ser reglamentado. Su objetivo es financiar obras y mejoras en edificios alcanzados por las normas de protección patrimonial y se integrará con recursos provenientes de diversos orígenes.

b. Capacidad Constructiva Transferible.

Es un Instrumento establecido por el Artículo 10.1.6 del Código de Planeamiento Urbano # que se materializa en un Convenio Urbanístico Especial, según lo establecido por el Capítulo 8.4 del CPU # . Su validez y conveniencia deberá ser revisada cuando se redacte y someta a

tratamiento legislativo el nuevo Código Urbanístico que, tal como se define más abajo, supondrá la regulación del tejido edilicio por pautas morfológicas y, en consecuencia, la anulación de los indicadores cuantitativos.

c. Convenios Urbanísticos.

Están incluidos en el Capítulo 8.4. del Código de Planeamiento Urbano # y se los redefinirá en la misma oportunidad. Conciernen a acuerdos celebrados entre el Poder Ejecutivo u organismos descentralizados de la Administración y personas físicas o jurídicas. También podrán ser objeto de contratos interjurisdiccionales. En el Código vigente pueden ser de dos tipos: los Convenios Generales, que se refieren a cualquier sector de la Ciudad, y los Convenios Especiales, que son los relativos a la preservación del patrimonio urbano, arquitectónico y paisajístico y a las áreas de desarrollo prioritario. Son mecanismos destinados a resolver situaciones insuficientemente previstas por las normas vigentes. Se considera que su utilización deberá estar restringida a casos en los cuales resulte evidente que su objeto y las correspondientes contraprestaciones, no obstante el interés privado eventualmente involucrado, puedan considerarse de nítido interés público. Para garantizar dicho objetivo, las propuestas serán objeto de un Estudio Diagnóstico previo y de una Evaluación de Impacto final, tal como se prevé para los diferentes tipos de Planes descriptos en "Instrumentos de Planificación."

d. Banco de Tierras e Inmuebles.

El Banco de Tierras e Inmuebles es un Instrumento de promoción del desarrollo urbano establecido por la Ley Nº 71 # . Tiene el objetivo de asegurar la disponibilidad de tierras e inmuebles para el desarrollo de las acciones derivadas de los lineamientos del PUA, mediante su adquisición y/o disposición anticipada. Debe funcionar logrando una operatoria ágil y transparente orientada a programas relativamente inmediatos, evitando que se convierta en una reserva general para intervenciones indeterminadas.

Artículo 23 - *Instrumentos económicos*- Tienen como objetivo general propender al desarrollo equitativo de la ciudad. A dicho fin, deben establecer criterios tributarios que graven el aumento de valor que sufra la propiedad inmueble con motivo de la realización de obras públicas, cambios de la normativa, meras intervenciones públicas administrativas o por el mero hecho de cambio de valor aunque la causa sea privada, mediante el impuesto de plusvalía.

a. Contribución por mejoras.

Es un sistema que obliga a todo propietario de un inmueble que ha sido beneficiado por obras públicas, a pagar las contribuciones que se establezcan, como compensación parcial del plusvalor que se ha generado en su propiedad.

b. Tributos y Tasas.

En una efectiva gestión del suelo y el ambiente, los organismos responsables deberán adoptar aquellos tributos y tasas que se conviertan en variables fundamentales de las ecuaciones económico-financieras que guían las decisiones de los agentes económicos respectivos. Se debe enfatizar el carácter progresivo en el tiempo de estos instrumentos tributarios, así como la posibilidad de incluir sucesivas tipologías y conceptos de equidad y progresividad como el de captación de plusvalías urbanas generadas por obras públicas y/o cambios normativos en la regulación de usos y permisos de construcción.

Artículo 24 - *Instrumentos normativos*- Son disposiciones que regulan la construcción y las formas de uso de la ciudad, las que suelen compilarse en códigos. Actualmente, la Ciudad cuenta con Códigos de Planeamiento Urbano (CPU) # , de Prevención de la Contaminación (CPC) # , de la Edificación (CE) # y de Habilitaciones y Verificaciones (CHV) # , así como leyes ambientales y de accesibilidad. Se propone que estos Instrumentos sean reformulados de acuerdo a los siguientes criterios normativos:

a. Código Urbanístico.

El Código Urbanístico reemplazará al Código de Planeamiento Urbano # y tendrá por objetivo guiar la conformación de la ciudad, incluyendo tanto los espacios públicos como los espacios privados y las edificaciones que en los mismos se desarrollen, considerando tanto las dimensiones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su totalidad, como las particularidades de sus diversas zonas, barrios y sectores.

Con respecto al tejido edilicio parcelario se otorgará especial importancia a los criterios morfológicos y a los de admisibilidad de usos, que contemplen a la manzana y a la cuadra como unidades primarias de configuración del tejido urbano, toda vez que se las aprecie como aspectos deseables de los sectores consolidados.

La normativa morfológica deberá reconocer las características diferenciales de cada zona urbana según sus rasgos locales específicos.

Los espacios no edificables deberán tener en cuenta sus características de permeabilidad en vista de las variables referentes a los escurrimientos pluviales y los consecuentes riesgos de anegabilidad.

Se reconocerán los sectores, edificios, paisajes y otros elementos urbanos de valor patrimonial, mediante su caracterización, regulación y gestión en forma integrada con las Propuestas Territoriales e Instrumentales. Dado que los objetivos de preservación del actual Código de Planeamiento Urbano # se reconocen no sólo en las Áreas de Protección Histórica sino también en los distritos caracterizados como “Urbanizaciones Determinadas” y “Arquitectura Especial”, se considera apropiado que en la elaboración del futuro Código Urbanístico se revisen estas distinciones a fin de eliminar incongruencias y formular una orientación unificada para todos los sectores urbanos que ameriten medidas especiales de

protección.

Asimismo se deberá mantener la correspondencia entre población residente y usuaria, y la disponibilidad de infraestructura de servicios básicos.

Se incorporarán a los criterios de conformación urbana, aquellos derivados de las estrategias de adaptación al cambio climático global, considerando principalmente la vulnerabilidad de la ciudad a dicho fenómeno.

En los casos de actividades potencialmente molestas, se considerarán sus riesgos en función de la acumulación de usos similares en la misma zona.

Con respecto al espacio público se debe considerar el conjunto de disposiciones referentes a la morfología, los componentes, las actividades y las formas de uso de los espacios de superficie y aéreos que lo conformen. Se deberá considerar al espacio público, como una unidad de diseño que engloba a todos sus componentes y que debe ser valorada por su calidad paisajística.

El paisaje urbano se debe considerar a partir de una visión integrada de sus facetas materiales y simbólicas, concibiéndolo como producto de la interacción dinámica de sus componentes naturales (tal como el relieve, la hidrología, la flora y la fauna) y sus componentes antrópicos (trazado urbano, tejido edilicio, infraestructuras, patrimonio histórico y monumental, etcétera.).

Asimismo, deberá considerarse al espacio público como una unidad funcional, a efectos de observar criterios de compatibilidad entre las actividades que en él se desarrollan.

b. Código Ambiental.

Este nuevo Código contendrá el conjunto de disposiciones que regulen la calidad del medio ambiente con vistas al logro de su máxima sustentabilidad y el control de las situaciones de riesgo. A tal fin se atenderá a la prevención de acciones ambientalmente inadecuadas y, en su caso, la resolución o morigeración de las situaciones indeseables existentes, asegurando la máxima recuperación posible del medio afectado.

Se establecerán medidas y mecanismos de negociación y concertación para la promoción de las acciones ambientales sustentables y la disuasión de las prácticas incorrectas. El desarrollo del Código Ambiental, deberá tener en cuenta la escala metropolitana de los procesos ambientales más significativos, tal como fuera expresado en el capítulo pertinente. Será prioritaria la promoción de medidas preventivas y la puesta en práctica de acciones ambientales sustentables. Este Código contendrá los mecanismos procedimentales de las acciones judiciales de índole ambiental, incluyendo el procedimiento de recomposición del ambiente en caso de daño ambiental colectivo.

c. Código de Edificación.

Este Código deberá adecuarse a los anteriores a fin de garantizar la seguridad y calidad ambiental de las edificaciones. Incluirá normas referidas a dimensiones mínimas de los

ambientes, de los vanos de iluminación y ventilación, la seguridad (especialmente en locales de uso masivo) y la accesibilidad para personas con necesidades especiales. Por otra parte, propenderá a la utilización de criterios bioclimáticos que concurren a mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético, mediante la promoción de disposiciones, técnicas y materiales adecuados a dichos fines. Se elaborarán normas de edificación que prevean la repercusión del cambio climático global y sus consecuencias en la habitabilidad de los edificios, sus instalaciones de climatización y ventilación, y su incidencia sobre el microclima de la ciudad o zonas de la misma.

d. Código de Habilitaciones y Verificaciones.

Este Código también deberá adecuarse a los Códigos anteriores. Como criterios generales pueden señalarse:

- Homogeneización del Nomenclador de Actividades para todos los Instrumentos Normativos, a fin de facilitar su aplicación y evitar confusiones.
- Implementación de revisiones periódicas de las habilitaciones otorgadas; en especial, en los casos de zonas que estén sujetas a procesos de renovación y en el caso de actividades que estén sujetas a procesos de ajuste de sus requerimientos de funcionamiento, en razón de las perturbaciones ambientales que puedan ocasionar.
- Anulación de la revisión de la habilitación en casos de cambio de titularidad de la firma.
- Obligatoriedad de seguros específicos para las actividades ambientalmente riesgosas.
- Verificaciones basadas en la continuidad de los rasgos según los cuales se ha procedido al encuadramiento y habilitación de la actividad.

CAPÍTULO IV INSTRUMENTOS DE PARTICIPACIÓN

Artículo 25 - *Instrumentos de participación*- Los diversos lineamientos e instrumentos del PUA deben ser decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular. Por tanto, se ajustarán los mecanismos ya existentes o bien se crearán nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las actividades participativas. Como soporte general de estos procesos se crearán instancias de gestión que garanticen la difusión pública y masiva de los diagnósticos, los lineamientos y los instrumentos del PUA, sin la cual los objetivos de los Instrumentos Participativos se verían severamente obstaculizados.

a. Comisión Asesora del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

En conformidad a lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y por la Ley Nº 71 # , la Comisión Asesora, con carácter honorario y permanente, e integrada por entidades de índole académica, profesional y comunitaria, asiste al CoPUA en la elaboración, revisión, actualización y seguimiento del Plan Urbano Ambiental y de sus Instrumentos. Dicha Comisión, se halla en funcionamiento y cuenta con un Reglamento en vigencia.

b. Foro Participativo Permanente del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Conforme con lo establecido por la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, y por la Ley Nº 71 # , el Foro Participativo Permanente es el ámbito del Consejo del Plan Urbano Ambiental, donde los diversos actores comunitarios, tanto entidades como ciudadanos a título individual, pueden expresarse y actuar participativamente acerca de las Propuestas Territoriales e Instrumentales del Plan Urbano Ambiental. El Foro facilita la participación de personas con diferentes conocimientos, experiencias, ideas y opiniones respecto de las cuestiones comprendidas en el Plan Urbano Ambiental. Puede debatir y formular aportes relacionados con la identificación de temas, el análisis de problemas, la búsqueda de información, la proposición de prioridades, formas de resolución, monitoreo y cursos de acción para la implementación de las acciones. A su vez, el Foro Participativo Permanente es un espacio pertinente para proponer, elaborar, evaluar y establecer nuevas instancias y metodologías de participación en el ámbito de su incumbencia. Dicho Foro se halla en funcionamiento y cuenta con un Reglamento en vigencia.

c. Audiencia pública.

Es instituida por la Constitución como mecanismo de participación directa. Para su perfeccionamiento, debería considerar en su desarrollo el tratamiento de varios aspectos de interés implicados (normativos, tributarios, económicos, organizacionales, participativos, etcétera); la conformación de comisiones mixtas (Ejecutivo-Legislatura) que registren lo acontecido en las audiencias, así como la definición de una categoría particular de audiencia en relación a los Planes de Comunas y sus incumbencias.

d. Difusión y publicaciones.

Los organismos a cargo del desarrollo del PUA, y en particular de sus Instrumentos de Participación, deberán establecer y ejecutar programas específicos y consistentes de difusión pública y masiva del PUA, incluyendo contenidos permanentemente actualizados referentes a sus diagnósticos, sus lineamientos y la evolución de sus diversos tipos de instrumentos.

CAPÍTULO V

INSTRUMENTOS DE MONITOREO

Artículo 26 - *Instrumentos de monitoreo*- El establecimiento de un sistema de monitoreo tiene por objetivo retroalimentar la acción a través de la medición y evaluación de los resultados alcanzados

en el contexto urbano y metropolitano. Permitirá disponer de información actualizada general y específica, entendida como un insumo básico para dar sustento a las evaluaciones y tomas de decisiones en el desarrollo del Plan Urbano Ambiental; en particular, debe brindar un soporte consistente para el Informe Anual de Metas y para los diversos Instrumentos de Participación.

a. Monitoreo General.

Este monitoreo debe reflejar la calidad urbana y ambiental de la Ciudad. Deberá basarse en una identificación selectiva de las variables determinantes de la mencionada calidad, mediante uno o varios indicadores cuantitativos propios de cada variable. El conjunto articulado de estas variables procurará describir el conjunto de las situaciones urbanas de manera integral, abarcando todas las dimensiones pertinentes (demográficas, económicas, inmobiliarias, ambientales, movilidad, pobreza urbana, satisfacción de los habitantes en general y por sectores afectados, género, etc.). Sus resultados serán cotejados secuencialmente con las metas que se hayan establecido, concurriendo a la evaluación y eventual modificación de los cursos de acción y de las prioridades del PUA.

b. Monitoreos Particulares.

El sistema antes descrito de monitoreo de las variables urbanas y ambientales será aplicado en forma particular y circunstancial en los casos de requerimientos específicos derivados de programas y/ o situaciones sectoriales o temáticas que así lo ameriten dado su significado, o bien por la aparición de valores en los respectivos indicadores que sugieran la emergencia de riesgos relevantes en los aspectos urbanos y ambientales.

c. Monitoreo de Instrumentos.

Es el monitoreo general que se lleve a cabo en el marco de la gestión de los Instrumentos. Debe permitir evaluar la calidad y la eficacia de los citados Instrumentos en todas sus variedades a fin de ajustar y perfeccionar dicho conjunto de herramientas. A tal fin se emplearán de manera particularizada las variables urbanas y ambientales pertinentes y sus respectivos indicadores.

TÍTULO TERCERO IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

Artículo 27 - *Suscripción de acuerdos y convenios*- Encomiéndese al Poder Ejecutivo que desarrolle las gestiones necesarias a efectos de suscribir los acuerdos y convenios interjurisdiccionales que resulten necesarios para el cumplimiento de las estrategias y acciones de nivel metropolitano establecidas en este Plan Urbano Ambiental.

Artículo 28 - *Intervención del consejo del plan urbano ambiental*- El Poder Ejecutivo adoptará todas las medidas administrativas necesarias a efectos de ajustar la normativa urbanística y ambiental,

así como las obras públicas a la presente Ley, debiendo darle al Consejo del Plan Urbano Ambiental intervención que le compete en el marco de las facultades conferidas por la Constitución de la Ciudad # y reglamentadas por la Ley Nº 71 # .

Artículo 29 - *Funciones del consejo del plan urbano ambiental*-Sin perjuicio del ejercicio de sus responsabilidades en las tareas que la Ley y los reglamentos le han asignado, el Consejo del Plan Urbano Ambiental se abocará con carácter prioritario y en forma articulada al desarrollo de:

- a. Un Modelo Territorial que referencie gráficamente las principales estrategias establecidas en este Plan Urbano Ambiental.
- b. Un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad, en articulación con la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.
- c. Un Programa de Actuación sobre la temática Revitalización de la Zona Sur, en articulación con la Subsecretaría de Planeamiento Urbano o el organismo que en el futuro lo reemplace.
- d. La modificación de los instrumentos vigentes a perfeccionar y el desarrollo de los restantes instrumentos propuestos en este Plan Urbano Ambiental, dando especial prioridad al Código Urbanístico.

Dichas acciones se desarrollarán con carácter participativo, mediante el pleno funcionamiento del Foro Participativo Permanente y la Comisión Asesora (permanente y honoraria) del Plan Urbano Ambiental, y en coordinación con las futuras Comunas, el Consejo de Planeamiento Estratégico, y los restantes organismos del Gobierno de la Ciudad con incumbencias específicas en cada caso.

Artículo 30 - *Recursos*- Encomiéndese al Poder Ejecutivo que dote al Consejo del Plan Urbano Ambiental de los recursos institucionales, humanos, técnicos, operativos y económicos que resulten necesarios para el cumplimiento de las funciones que le otorga la Ley Nº 71 # en general, y de las establecidas en lo inmediato por el Artículo 28 de la presente Ley.

Artículo 31 - *Función de la auditoría general*- Encomiéndese a la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires la programación y ejecución, en todas sus sucesivas planificaciones anuales, auditorías de gestión acerca del desarrollo y aplicación de las Propuestas e Instrumentos de este Plan Urbano Ambiental.

LEY M – Nº 2.930	
TABLA DE ANTECEDENTES	
Número de Artículo del Texto Definitivo	Fuente

Todos los artículos de este Texto Definitivo provienen del texto original de la Ley N° 2.930.

LEY M – N° 2.930
TABLA DE EQUIVALENCIAS

Número de Artículo del Texto Definitivo	Número de artículo del Texto de Referencia (Ley 2.930)	Observaciones
La numeración de los artículos del Texto Definitivo corresponde a la numeración del Texto Original de la Ley N° 2.930.		

Observaciones Generales:

1. # La presente Norma contiene remisiones externas #
2. Se deja constancia que las referencias al/los organismos consignados se refieren al/los mencionados en las normas, o a aquellos que actualmente los hubieren sustituido en las atribuciones y funciones previstas en la presente.
3. En función de la regla de técnica legislativa de uniformidad del epigrafiado, en el presente Texto Definitivo se incluyó un epígrafe a los artículos que carecían del mismo.

ANEXO
LEY M – Nº 2.930

DIAGNÓSTICO

La finalidad del presente diagnóstico es analizar expeditivamente los aspectos más significativos de la Ciudad de Buenos Aires en relación con su región metropolitana, a efectos de formular, en relación con las potencialidades y problemas que en el mismo se develen, los lineamientos estratégicos y las acciones requeridas para el logro de los objetivos que establece la Ley Nº 71 # .

En su desarrollo se abordan los aspectos que han resultado más significativos de la ciudad en el proceso de estudio, considerándose simultáneamente en sus dimensiones urbanísticas y ambientales, dada la indisoluble unicidad con que se presentan en los fenómenos urbanos. Asimismo, se han considerado las dimensiones sociales y económicas que los condicionan, así como los marcos políticos y culturales que los contextualizan.

Como encuadre referencial del diagnóstico, cabe recordar que la Ciudad de Buenos Aires, fundada en el siglo XVI para garantizar la ocupación colonial, se constituyó a fines del siglo XIX en capital de la República Argentina, al mismo tiempo que el país emprendía su inserción en el círculo de naciones del Mundo Occidental como país agro-exportador.

Su atributo portuario y su proximidad a la principal zona de producción -la pampa húmeda- la convirtió en la principal entrada y salida del país, así como en la sede de las actividades administrativas, financieras y culturales de Ciudad central, tanto públicas como privadas.

Éstos fueron los motivos del rápido crecimiento que, sobrepasando sus límites político-administrativos, la convirtieron en distrito central de una gran metrópolis que se extiende sobre más de treinta (30) partidos de la Provincia de Buenos Aires, y que se reconoce como Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

1. ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Con respecto al AMBA, cabe destacar que con sus actuales doce (12) millones de habitantes y un gran despliegue de actividades productivas concentra más del 40% del Producto Bruto Interno y del Producto Bruto Industrial en el 1% de la superficie del país. Por otro lado, es su mayor mercado consumidor, no sólo por la cantidad de población, sino por el nivel medio de ingreso. El conjunto de las actividades metropolitanas goza de un alto grado de diversificación lo cual brinda una mayor sustentabilidad ante las fluctuaciones económicas.

La evidente unicidad de funcionamiento del AMBA, no tiene correlato político-administrativo, dada la multiplicidad jurisdiccional sobre la cual se extiende, lo cual dificulta el desarrollo de políticas urbano-ambientales coherentes e integrales. Esta situación está relativizada por la existencia de formas de centralización jurisdiccional con intervención del gobierno federal, a cargo de funciones

de gestión urbano-ambiental directas o indirectas, tal como ocurre con casi todos los servicios de infraestructura.

Ello impide que el Gobierno de la Ciudad desarrolle una política activa en dichos temas, como en aquellos otros en los cuales el gobierno nacional viene ejerciendo la jurisdicción que ostentaba por el carácter federal de la ex Municipalidad de Buenos Aires (Puerto, Aeropuerto, seguridad, etcétera).

La dinámica demográfica del AMBA presenta un crecimiento moderado y un perfil más joven. El proceso de crecimiento de la población metropolitana se distribuyó de manera desigual: levemente negativo en el Centro (Ciudad de Buenos Aires), un pequeño incremento en la primera corona y un aumento significativo en la segunda.

En tanto entre los años '40 y '60, los inmigrantes que se asentaron en "loteos populares" impulsaron el crecimiento y la expansión de la ciudad hacia la periferia, a partir de fines de los '80 se asiste a la suburbanización de la población de ingresos medios y altos en las llamadas urbanizaciones cerradas, lo que provoca crecientes flujos de movimientos cotidianos del tipo centro-periferia.

En contraposición, se produjo la renovación de ciertos espacios del centro metropolitano (Puerto Madero y alrededores), así como la construcción de las llamadas "torres countries" que compiten con las suburbanizaciones cerradas de la periferia y se desarrollan casi exclusivamente en la Ciudad de Buenos Aires.

Más allá de la localización de población y actividades económicas fuera del centro metropolitano, se consolida una estructura centro-periferia en la cual la Ciudad de Buenos Aires continúa ofreciendo más alternativas económicas que el resto metropolitano.

Las grandes cuestiones urbano-ambientales que son de interés común y requieren de concertación interjurisdiccional con mayor grado de urgencia son: a) Desarrollo urbano b) Transporte y movilidad c) Calidad ambiental d) Riesgo de inundaciones.

a. Desarrollo Urbano.

La ausencia de políticas de urbanización concertadas tiene diversos efectos negativos. Uno de ellos es la expansión incontrolada, que da como resultado desarrollos con bajo nivel de densidad, carencias de infraestructura, déficit de equipamientos y pobreza de relaciones sociales, en tanto, por otra parte, consume suelos de alta productividad. A su vez, impide la programación de políticas de infraestructura y equipamiento metropolitanas. Otra cuestión, es la imposibilidad de desarrollar políticas concertadas de preservación sobre los grandes espacios abiertos actuales (Bosques de Ezeiza, Parque Pereyra Iraola) y sobre los futuros probables (INTA-Castelar, grandes instalaciones militares, etc.). En igual sentido, no pueden asumirse políticas integrales que aporten racionalidad a la gestión de la franja costera del Río de la Plata y del Delta del Paraná, gran reserva verde metropolitana.

b. Transporte y Movilidad.

La inadecuada política metropolitana de transporte resulta especialmente negativa en diversos aspectos.

Uno de ellos es la carencia como tal de un sistema de puertos de cargas entre las distintas unidades que se localizan a la vera de los ríos Paraná y de la Plata. En igual sentido, puede mencionarse la indefinición con respecto a la constitución de un Puerto de Pasajeros acorde al desarrollo del turismo que proviene por vía marítima. Otra cuestión estructural es la carencia de un sistema propiamente dicho de aeropuertos que articule las diversas instalaciones, públicas y privadas, comerciales y deportivas, presentes en el AMBA.

Con respecto al transporte terrestre de pasajeros, la conflictualidad es superlativa dado que, a pesar de la existencia de diversos modos de transporte, no hay políticas de coordinación intra ni intermodal, físicas, tarifarias ni operacionales, dada la fragmentación jurisdiccional en la administración y operación de cada subsistema.

Respecto al transporte terrestre de cargas, se registran situaciones conflictivas por ausencia de estructuración de una red vial y ferroviaria articuladas entre sí y en relación con el sistema portuario, así como por ausencia de estaciones de ruptura de cargas.

c. Calidad Ambiental

La ausencia de concertación de políticas ambientales constituye el tercer gran grupo de falencias metropolitanas.

El manejo de los residuos domiciliarios, constituye un servicio problemático. Actualmente la recolección está a cargo de cada una de las jurisdicciones y la disposición final a cargo de un organismo interjurisdiccional (CEAMSE). Sin embargo se registran diversas disfuncionalidades, tanto en relación con la cobertura de la recolección como en la disponibilidad de zonas de relleno sanitario, lo cual requiere rever toda la política sobre el tema, incluyendo la cultura de producción de desechos, las posibilidades de reciclaje y las formas alternativas de recolección y disposición.

Con respecto a la gestión de los residuos peligrosos y patogénicos, las dos jurisdicciones de mayor jerarquía, Ciudad y Provincia de Buenos Aires, han dictado sus normas sin coordinación metropolitana, lo cual ha dado por resultado disfuncionalidades imposibles de solucionar aisladamente. Otro capítulo que requiere acuerdos interjurisdiccionales, es el de la normativa sobre los estándares de emisión y el control de las actividades. Al respecto es necesario compatibilizar criterios sobre la localización y las formas de operación de las actividades que impliquen riesgos para la población y el ambiente.

Por último, la contaminación hídrica constituye un tema crítico, producto de los vuelcos cloacales clandestinos a la red de desagües (espiches), los efluentes industriales, los

derrames de hidrocarburos y el lixiviado de basurales. El mayor volumen de contaminantes de las aguas del Río de la Plata lo aporta el Matanza-Riachuelo.

d. Riesgo de Inundaciones

Las inundaciones se presentan en forma recurrente, producto de la ocupación de los paleocauces y los rellenos de áreas bajas, ocasionadas por precipitaciones intensas y concentradas en el tiempo que superan la capacidad normal de escurrimiento, más la dificultad de desagüe de los arroyos entubados y del Riachuelo, cuando las precipitaciones coinciden con sudestadas. A ello se incorporan problemas de infraestructura, la paulatina ocupación de las cuencas, la inadecuada pavimentación-repavimentación de la red vial que agiliza innecesariamente el movimiento de las aguas hacia zonas más bajas y la política de abandono relativo de la forestación que impide la absorción de las aguas de lluvia. El problema hidráulico ha representado uno de los inconvenientes más importantes en el desarrollo de las condiciones de competitividad y puesta en valor de diversas zonas anegables, ya que también se carece de planes de manejo de riesgo frente a la inadecuación de la normativa con las condiciones ambientales de la ciudad. Los vaticinios sobre los efectos del Cambio Climático, indican que aumentarán los riesgos de inundaciones, así como los problemas de afloramiento de la napa freática, los que ya son evidentes en amplias zonas del Conurbano.

2. CIUDAD DE BUENOS AIRES

La Ciudad de Buenos Aires constituye un fragmento del AMBA que, si bien se extiende sobre un 5% del territorio metropolitano y sólo contiene a un 25% de su población, continúa concentrando a los equipamientos más diversos y complejos y, por lo tanto, opera como centralidad metropolitana principal.

Ello marca los múltiples roles que la Ciudad juega en relación con su entorno: es centro de un área metropolitana de singular extensión, así como de la región aledaña y del país en su totalidad, dado que continúa siendo sede de las autoridades del Gobierno Nacional.

A su vez, como parte del AMBA, constituye una metrópolis con roles destacados en las escalas internacionales (Mercosur, Cuenca del Plata, Hidrovía, Corredores Bioceánicos, etcétera) y mundial (octava gran ciudad en concentración de población).

La Ciudad constituye un centro internacional de negocios, perfil que adquiere por ser lugar de interacción empresaria y de acceso a un amplio mercado de consumo regional.

Cuenta con los servicios de mayor complejidad de educación y de salud que la proyectan como un centro de referencia latinoamericano, con claras ventajas comparativas.

También se destaca por su amplia oferta cultural, tanto en la esfera pública como privada, y su edificación se caracteriza por contar con sectores urbanos de gran calidad arquitectónica y patrimonial.

Existe una creciente actividad turística, con el consiguiente incremento de la oferta hotelera y del comercio en general, favoreciendo la creación de nuevos puestos de trabajo, que complementa la oferta nacional y atlántica.

Con relación a la realidad urbanística y ambiental de la Ciudad, uno de sus principales problemas es la fragmentación y las diferencias internas que se registran en sus distintas zonas y, en diferente medida, a nivel de las quince (15) comunas que las integran.

En contraste con la excesiva concentración de actividades en el centro de la ciudad y con la alta concentración de población y equipamientos en la franja norte, se registran áreas de marginalidad y de vacancia en toda la franja sur paralela al Riachuelo, que se materializa en forma de segregación y exclusión urbana. Este escenario es producto de sus características naturales originales (bajos que fueron valles de inundación del Riachuelo), así como de un consecuente proceso histórico de ocupación con actividades productivas muy contaminantes, radicadas a la vera del Riachuelo.

La población de la zona sur tiene un nivel de ingreso sensiblemente inferior al resto de la Ciudad, lo que condiciona fuertemente el consumo a escala local, el desarrollo de actividades terciarias, la renovación urbana individual y un tipo de identidad particular.

La zona presenta fuertes signos de deterioro: la alta contaminación del Riachuelo que degrada las condiciones de habitabilidad; contiene a la casi totalidad de las villas miseria de la ciudad; presenta grandes conjuntos habitacionales con degradación de las condiciones estructurales y de habitabilidad; un parque industrial abandonado en parte y devenido en actividades de menor productividad (depósitos, logística); y limitada conectividad vial con el resto de la ciudad y con el sur del AMBA, a partir de insuficientes cruces del Riachuelo.

Sin embargo, el sur también presenta una serie de ventajas y potencialidades importantes.

Una de ellas es la disponibilidad de tierras vacantes y su menor costo relativo, así como una oferta diferenciada de lotes de grandes dimensiones, que permiten la refuncionalización y puesta en actividad, con vistas a superar los obstáculos económicos y urbanísticos característicos.

Otra potencialidad es la subsistencia de una importante tradición productiva, y de establecimientos fabriles que también otorga ventajas para la generación de economías de escala y aglomeración, revirtiendo el ciclo de deterioro.

La comprensión de la problemática del Sur se debe hacer desde una visión metropolitana que dé cuenta de la simetría de conflictos y oportunidades que se generan en las dos riberas del Riachuelo, constituyendo uno de los grandes espacios intersticiales postergados y con mayores niveles de contaminación del AMBA, debido al vertido constante de efluentes y residuos contaminantes en los cursos de agua y en las zonas de relleno, las emisiones de una industria obsoleta y la falta de obras de saneamiento y recuperación.

Por otro lado, se verifican desajustes funcionales y ambientales de los equipamientos centrales de transporte de alcance regional y nacional, Puerto, Aeroparque y Terminal de Ómnibus.

Estos constituyen puntos centrales para mejorar la competitividad. En la actualidad, la ciudad no tiene competencia sobre estos grandes equipamientos y consecuentemente está ausente en el diseño de las políticas correspondientes.

El patrimonio urbanístico, paisajístico y arquitectónico de la Ciudad debe ser considerado un atributo decisivo de las fortalezas de la Ciudad y por tanto su integración a las políticas de este Plan Urbano Ambiental, mediante su protección, puesta en valor, integración urbana y respetuosa adecuación a las nuevas actividades y modos de vida, representan en conjunto un relevante desafío orientado a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, potenciar los atributos de la ciudad existente y fortalecer los atractivos culturales, económicos y turísticos de la urbe.

Cabe señalar finalmente que este diagnóstico ha privilegiado señalar las cuestiones más significativas y estructurales, por lo cual no debe considerarse un registro exhaustivo de todos los fenómenos y problemáticas de la Ciudad. Para ello, además de esta presentación inicial, se han profundizado los seis aspectos que se exponen más adelante: Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

Asimismo, ha procurado registrar la importancia dinámica de los fenómenos, antes que ser un reporte de datos que nunca son perfectos y que siempre son superados por las transformaciones propias de una gran ciudad como Buenos Aires.

En el trasfondo de estas opciones subyace el convencimiento de que el Plan Urbano Ambiental debe ser una plataforma que refleje los acuerdos sociales sobre los principales rasgos de la ciudad que queremos y, en especial, dé lugar al proceso de planeamiento y gestión permanente y continuo que permita que dichos acuerdos se concreten.

a) ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

La estructura espacial y funcional de Buenos Aires muestra una fuerte convergencia radial hacia el Área Central, ubicada en el este de la ciudad, desde todos los restantes sectores urbanos.

La red circulatoria radial que la concreta atraviesa zonas con situaciones muy diversas.

En tanto el corredor norte se corresponde con sectores de alta densidad, buena oferta de equipamientos y alta accesibilidad, en el sur se registra pérdida demográfica, obsolescencia y una oferta de patrimonio edilicio desaprovechada, mostrando el oeste una situación intermedia. Estas características promueven que las inversiones privadas se orienten diferencialmente, acentuando la heterogeneidad.

En tanto el Área Central sufre procesos parciales de extensión, renovación y deterioro, la estructura de subcentros es débil y no alcanza a contrarrestar su alta concentración de actividades, la que se continúa sobre el corredor norte.

Esquemáticamente, el Área Central es la zona comprendida por el triángulo que conforman las tres grandes Terminales Ferroviarias: Retiro al norte, Once al oeste y Constitución al sur.

Concentra actividades comerciales y servicios de alcance internacional, regional y local en un espacio caracterizado por el patrimonio edilicio más relevante de la ciudad.

La oferta cultural y recreativa es diversificada y de escala metropolitana, mientras que la importante capacidad hotelera instalada está en crecimiento.

Hacia el este, ha tenido una importante expansión a partir de la refuncionalización de Puerto Madero, lo que ha ampliado la oferta de hotelería y esparcimiento, pero ha tenido un desarrollo de actividades administrativas menor al esperado.

Hacia el sur, incluye al centro histórico de la ciudad, que luego de sufrir procesos de degradación y pérdida constante de población, ha iniciado desde hace más de una década un proceso de revitalización a partir del desarrollo de actividades comerciales y de esparcimiento de índole turística.

La alta concentración de actividades del Área Central no ha sido acompañada por mejoras en el sistema de movilidad. Ello ha dado por resultado una circulación vehicular con elevados niveles de congestión y contaminación atmosférica y sonora, así como dificultad y peligrosidad de los desplazamientos peatonales, los que muy reciente y parcialmente, han comenzado a mejorarse.

Los restantes centros se estructuran sobre la relación comercio-transporte y definen centralidades que, son generalmente de escala barrial dado que sirven principalmente a los sectores residenciales ubicados en sus proximidades, pero también presentan casos con áreas de influencia más extendida que abarcan a sectores amplios de la ciudad.

Los principales centros secundarios son Belgrano en el norte y Flores en el oeste, que fueron en sus orígenes pueblos autónomos. Englobados en 1887 dentro de los límites de la Capital Federal, fueron consolidándose a lo largo de los años como centros zonales, mediante el aumento de los equipamientos y las actividades comerciales.

La mayoría de los restantes centros son de nivel barrial. Los primeros se desarrollaron a principios del siglo XX, próximos a las estaciones ferroviarias (Villa Urquiza, Villa del Parque, Villa Devoto, etcétera). Tanto éstos como los anteriores presentan identidades propias.

Posteriormente, el proceso de crecimiento y consolidación de corredores de expansión de la ciudad y la conformación de nodos de articulación de los sistemas de transporte automotor, han dado lugar al crecimiento de otros centros locales ya sea en el entorno de las intersecciones o a lo largo de los principales ejes viales, concentrando básicamente funciones comerciales y de servicios, especialmente recreativos y bancarios.

Estas concentraciones benefician a la población residente próxima, acercando las prestaciones y estableciendo una relación más equilibrada entre residencia, servicios y comercio.

Es previsible que el proceso de descentralización de la gestión de Gobierno de la Ciudad que estableció la creación de Comunas con competencias territoriales (Ley Nº 1.777 #), contribuirá a reforzar la calidad y funciones de los centros que reciban las nuevas funciones a implementar.

Los principales centros de trasbordo también operan como centros abastecedores de bienes de consumo diario y/o periódico para la población de paso. En consecuencia, tienen un área de influencia mayor que la de los centros barriales. Es este el caso de Chacarita, Liniers, Nueva Pompeya, Constitución, etcétera.

En términos generales, se puede decir que existe una distribución de actividades comerciales y de servicios presente en toda la ciudad, tributario de las distintas identidades barriales, lo cual diversifica el paisaje urbano.

b) TRANSPORTE Y MOVILIDAD

El alto grado de concentración de actividades de Buenos Aires hace que sea “foco de atracción” de millones de viajes diarios y a la vez núcleo de una infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y de transporte de dimensión local, regional e internacional. La superposición de las correspondientes redes ocasiona serios problemas de transporte y circulación.

Las grandes infraestructuras, sostén del transporte regional, representan un punto clave para la inserción de la Ciudad en el comercio regional e internacional. El puerto de Buenos Aires, especializado en contenedores, constituye el principal operador de este tipo de carga para el corredor más transitado del Mercosur. Es la cabecera del sistema fluvial de hidrovías de integración entre Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay y se articula con la red ferroviaria nacional.

La localización del Aeroparque, el Puerto de Cargas, la Estación Terminal de Pasajeros fluvial y marítima y el centro de trasbordo de Retiro, próximos al Área Central, constituyen un nodo regional e internacional. La infraestructura vial de la ciudad se destaca por el carácter regional de sus principales componentes, así como por la importante barrera que constituyen los límites de la ciudad. Por una parte el Riachuelo, que cuenta con escasos puentes, y por la otra la Av. Gral. Paz, que oficia de vía de distribución entre las autopistas concesionadas, continuada al interior de la Ciudad por autopistas y vías de penetración que no llegan a constituir una red integrada que permita una adecuada articulación transversal de los corredores radiales.

La ausencia de una red jerarquizada, es una de las razones de la presencia de tránsito pesado en las calles internas de la ciudad, lo que también pone de manifiesto la necesidad de constituir nodos de ruptura de cargas, situación que está siendo analizada con el Gobierno Nacional y la Provincia de Buenos Aires en los terrenos del Mercado Central, en el Partido de La Matanza.

Como tendencia general de la movilidad metropolitana se observa una retracción del transporte público, a expensas de los medios privados. Además, se registra un crecimiento del parque automotor notable en los años posteriores a la crisis 2001/02.

En consecuencia, se fueron multiplicando y potenciando los efectos secundarios indeseados sobre las condiciones de los viajes (excesivos tiempos, costos e incomodidades) y la calidad ambiental (contaminación atmosférica y sonora). En los últimos años y en virtud del encarecimiento de los costos de mantenimiento automotor, tiende a utilizarse la bicicleta como medio alternativo en

actividades de servicios y recreativas; en especial, para trayectos cortos, y para la conexión con las estaciones férreas de todas las líneas menos en el Belgrano Sur. En varias estaciones del GBA se observan guarderías para bicicletas.

Como contrapartida, la concesión de los servicios ferroviarios efectuada en 1994 permitió una relativa mejora en la calidad del transporte de pasajeros, que favoreció el aumento de demanda en este sector del transporte. Así, el servicio ferroviario de superficie, pasó de 212 a cerca de 400 millones de viajes entre 1993 y 2005, y el subterráneo de 145 a cerca de 250 en el mismo período. Sin embargo, el 70% de los viajes en transporte público aún se realizan a través del autotransporte, mientras que el transporte guiado concentra el 19% en el caso de los ferrocarriles, y 11% en subterráneos. Todos estos servicios se encuentran bajo la órbita del Gobierno Nacional, lo que pone de manifiesto la falta de competencias y la exigua incidencia del GCBA en la definición de políticas y en la toma de decisiones sobre el sector.

La red subterránea es el único transporte de escala local exclusiva, pero complementa directamente el ingreso al área central de la Ciudad. En cuanto a su cobertura, la red de subtes alcanza una parte importante de las zonas de mayor densidad del distrito federal, pero se presenta insuficiente para la comunicación de la zona sureste, así como para la movilidad no-radial.

La concesión fue otorgada en conjunto con el Ferrocarril Urquiza a la Empresa Metrovías S.A. por un período de 20 años y se divide en 6 unidades operativas, las Líneas A, B, C, D, E y el Premetro. Actualmente está en obra la extensión de la línea B hasta Villa Urquiza; la Línea A hasta Nazca y la nueva línea transversal H (Que unirá Retiro con Nueva Pompeya por el borde oeste del Área Central (Av. Pueyrredón- Jujuy) parcialmente habilitada en el tramo Once-Caseros). Tienen aprobación legislativa las Líneas G, I y J, a partir de las cuales se ampliaría significativamente el alcance de la red. Por su parte, la Nación tiene en obra la extensión de la Línea E desde Catedral hasta Retiro.

La integración modal, instancia fundamental del funcionamiento de una red del transporte se presenta en la articulación FFCC-subte pero es dificultosa entre los otros modos de superficie.

Los grandes centros de transbordo Retiro, Once y Constitución presentan dificultades de resolución que deviene de la complejidad de su escala (miles de transferencias diarias) y la falta de gestión provocada por la fragmentación de competencias. Retiro, a su vez, incrementa su complejidad y congestión por la cercanía y relación funcional con la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires, el Puerto y, más alejado, el Aeroparque. La congestión y contaminación que se presenta en el área que los mismos delimitan, considerada el Área Central de la ciudad, amerita el análisis para promover medios alternativos menos contaminantes y “amigables” con el medio.

Por otro lado, dentro de la Ciudad existen carriles preferenciales para el autotransporte público automotor y taxis sólo en cuatro arterias viales del área central, situación por demás insuficiente.

En el mismo sentido, hay presencia de ciclovías básicamente con fines recreativos (en torno a los grandes parques), pero no se articula en una verdadera red útil como transporte diario. Junto a las

obras de peatonalización en marcha en el Área Central y la concreción de carriles exclusivos o preferenciales para bicicletas, se tiende a favorecer ambas movibilidades como alternativas del automotor.

La existencia de infraestructuras que actúan como barreras urbanísticas potencia la fragmentación socio-territorial de la Ciudad. El trazado ferroviario acentuó esa tendencia, particularmente ampliando las diferencias entre el norte y el sur que, ya de por sí, presenta una menor conectividad. En este sentido el proyecto del Corredor Verde del Oeste, a partir del soterramiento de gran parte del recorrido del ex FC Sarmiento, busca facilitar la circulación vial norte-sur, a la vez que podría permitir un aumento en la frecuencia del servicio del ferrocarril.

Asimismo, la obra permite dotar de espacios públicos en la zona, disminuir la contaminación vehicular y reducir drásticamente los accidentes ferroviarios.

Cabe destacar finalmente que la segmentación de organismos y responsabilidades sobre el transporte y el tránsito, además de impedir que el GCBA adopte políticas propias de transporte, dificulta la posibilidad de articulación entre modos y la viabilidad de funcionamiento como red, impidiendo la adjudicación de roles a los distintos medios y el análisis de las potencialidades de medios alternativos sobre la base de una estructura del uso del suelo que contemple los usos actuales y los escenarios futuros.

Tras las mejoras parciales en las redes de infraestructura, la gestión combinada con AUSA y la gestión del Ente de Mantenimiento Urbano Integral se tiende a regularizar el estado de las redes viales. Asimismo, se ha desarrollado una intensa adecuación de las avenidas principales con rampas peatonales en las esquinas.

Falta actualizar la red de sustancias peligrosas y un criterio compatible para disminuir la velocidad vehicular en las zonas residenciales, provisoriamente resueltas con lomos de burro y semáforos que en muchos casos tornan más vulnerables a las esquinas barriales.

El peatón no ha sido considerado en su verdadera dimensión como un componente más del sistema de movilidad, en el cual se debe articular con los distintos medios.

Esto es evidente; especialmente en las áreas de centralidad y en los centros de trasbordo, donde su marcha sufre todo tipo de obstáculos e impedimentos para circular con seguridad y comodidad. Las redes peatonales, entendidas como espacios específicos con continuidad y dimensionado adecuado, no han sido incluidas en las agendas ni en los planes.

c) HÁBITAT Y VIVIENDA

Las zonas residenciales de la ciudad se desarrollaron a partir del casco original, siguiendo los principales ejes de comunicación, ocupando luego los intersticios barriales. Esto dio como resultado la presencia de un tejido relativamente continuo y diverso.

Sobre la base de la cuadrícula con que fue creciendo la ciudad, se observan discontinuidades del tejido residencial en torno a los grandes equipamientos y las playas ferroviarias que producen

situaciones de aislamiento y baja conectividad (Al respecto, se pueden identificar: al noroeste, el entorno del conjunto Chacarita-Agronomía; al sudeste, el entorno de los Hospitales Psiquiátricos y las Estaciones Buenos Aires y Sola; al sudoeste, el hiato entre Villa Lugano y Villa Soldati por la presencia del Parque Interamericano y el Parque de Diversiones, y entre Flores y Villa Soldati por la presencia de un gran conjunto de predios destinados a espacios deportivos.), a lo cual debe agregarse las discontinuidades producidas por la red ferroviaria.

En el área sur, a la falta de conectividad se agrega el alto porcentaje de asentamientos y viviendas precarias, así como conjuntos habitacionales de carácter social, algunos de ellos de baja calidad constructiva, lo cual contrasta fuertemente con el parque habitacional consolidado y de buena calidad edilicia de los restantes sectores de la ciudad.

Las principales tipologías de vivienda son las casas y departamentos. Según el Censo 2001, el 71% del total de viviendas ocupadas son departamentos y un 23 % son casas.

Los primeros predominan en el eje norte hasta Belgrano y en el eje oeste hasta Flores, y en las redes axiales del Noroeste y del sur en menor medida.

Las casas predominan en el sector sur y en los límites del norte y del oeste y, salvo recintos especiales de niveles socio habitacionales altos (Belgrano R, Villa Devoto, Villa del Parque) su presencia revela una dinámica de sustitución habitacional más lenta.

El porcentaje restante (6 %) corresponde a las tipologías definidas por el Censo Nacional como "viviendas subestándar": inquilinatos, ranchos y casillas. La categoría "inquilinato" tiende a desaparecer siendo sustituida por los llamados hoteles familiares, en tanto que ranchos y casillas globalmente corresponden a las tipologías de viviendas de las grandes concentraciones de las villas de emergencia que predominan en el sur de la Ciudad.

Desde lo normativo, el Código de Planeamiento Urbano considera las mismas características residenciales (Distritos de Zonificación R) para las distintas zonas de la ciudad, dando cierta "homogeneidad" que no reconoce las diferencias barriales.

Los sectores de mayores ingresos se concentraron en las zonas de mejor conectividad, pero también en áreas con mejores condiciones ambientales (Villa Devoto, Belgrano R) o de exclusividad (Puerto Madero, Barrio Parque) tanto en casas como en departamentos.

Los sectores de ingresos medios son desplazados por el incremento del valor de los inmuebles hacia los barrios menos densos de los intersticios o de los bordes.

La localización de los sectores de bajos recursos responde a la segregación hacia zonas desvalorizadas por el mercado. Dentro del tejido residencial habitan en inquilinatos, hoteles familiares, edificios tomados en torno al Área Central y también en los barrios de Balvanera, Constitución, San Telmo y La Boca, entre otros. Mientras que en los espacios intersticiales habitan en villas miseria.

La densidad de población refleja la distribución territorial del tipo de vivienda. A lo largo de los ejes (Santa Fe-Cabildo, Rivadavia, Corrientes) se localizan las mayores densidades habitacionales,

mientras que en el resto de las áreas residenciales y mixtas predominan las densidades menores. Otras áreas de alta densidad son los complejos habitacionales y las villas de emergencia.

Esta distribución es consecuencia de una apropiación diferencial del suelo urbano guiada por el mercado. La residencialización de los ejes, en especial del norte, corresponde a la edificación en altura en zonas de alto valor de la tierra, mientras que en las villas resulta del máximo aprovechamiento del suelo disponible.

Las diferencias de densidad también manifiestan distintos grados de aprovechamiento de las normas de edificación. En el eje norte se observa una utilización plena del FOT y en el área sur se destaca un subaprovechamiento, a pesar del incentivo a la construcción residencial en el Área de Desarrollo Prioritario (25% de FOT).

Por otro lado, la prestación de servicios públicos también influye en la accesibilidad residencial de la Ciudad. La valorización de los espacios de la Ciudad producida por los precios de mercado y acelerados por la gran actividad inmobiliaria, sigue reforzando los procesos de segregación.

También es importante reconocer que la configuración residencial se asienta sobre un espacio dotado de infraestructura, pero que evidencian carencias por obsolescencia y falta de mantenimiento y de planes de inversión.

En la zona norte se destaca el riesgo de inundaciones (en proceso de resolución por el Plan Hidráulico) mientras que en el extremo sur, las zonas de villas se caracterizan por la contaminación de los suelos y la cercanía al Riachuelo. A esto se suma el déficit de las infraestructuras de servicios y la mala conectividad, un crecimiento demográfico importante y la mayor vulnerabilidad de la población ante los riesgos.

El acceso a la Ciudad se materializa diferencialmente de acuerdo a las condiciones de los distintos sectores para acceder al mercado inmobiliario.

Los sectores de ingresos altos y medios lo resuelven a través del mercado formal, que opera fundamentalmente en el eje norte (Santa Fe-Cabildo) y en el eje oeste (Rivadavia), sobre áreas con mejor accesibilidad y equipamiento.

En los últimos años se dio un importante crecimiento de la construcción en la Ciudad, acrecentando la oferta en este mercado (En 2005 se superaron los 2 millones de m² con permisos de construcción, cifra cercana a los picos de la década anterior (1994 y 1998).), dado que la dinámica constructiva se orienta fuertemente a los destinos residenciales (83%); en especial, hacia la multivivienda (96%). Sin embargo, este auge constructivo está lejos de solucionar las necesidades generalizadas de hábitat y vivienda.

Desde la década anterior, y aún más luego de la crisis, se observa una preferencia por la construcción de viviendas de categoría suntuosa (41% en 2005). Asimismo, la localización de los emprendimientos en los barrios de Palermo y Puerto Madero, y luego en Villa Urquiza, Caballito, Flores y Belgrano, refuerzan la orientación de los desarrollos hacia los sectores de mayores ingresos.

Los sectores populares que no tienen acceso al mercado formal, acceden a la vivienda a través del mercado informal, en particular en villas y asentamientos precarios, inquilinatos y hoteles-pensión en zonas de baja consolidación y dotación de infraestructura, así como a través de la intrusión de inmuebles deshabitados.

En tanto el total de la Ciudad manifiesta un notorio estancamiento demográfico, la población residente en villas de emergencia se duplicó (114%) entre 1991 y 2001, concentrando casi 110.000 personas. En el 9,6 % de los hogares de la Ciudad viven más de 2 personas por cuarto, y un 1,6 % con hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto), lo que representa cerca del 15% de la población total.

La Ciudad mantiene una significativa deuda social con los habitantes de los asentamientos y de las otras formas de vivienda precaria, ya que el problema no es un tema habitacional, sino que es una cuestión social de marginación de aquellos sectores sociales carentes de recursos a quienes se les niegan las posibilidades reales de incorporarse plenamente a la vida urbana. Aun aquellos programas puramente habitacionales como es el programa de transformación de las villas en barrios, no han tenido avances significativos. Por otro lado, la falta de regularización del trazado de la red de calles de algunas villas ha imposibilitado dotarlas de las infraestructuras necesarias: el aprovisionamiento de agua se realiza utilizando instalaciones precarias auto-construidas, eliminan sus excretas mediante el sistema de pozos negros y la recolección de residuos no es domiciliaria.

Una categoría aparte lo constituyen los grandes complejos habitacionales construidos por el Estado. Representan el acceso de ciertos sectores sociales a la vivienda y al mercado formal, aunque una parte importante de ellos permanecen en la informalidad, situación en parte vinculada a la situación dominial de dicho parque de viviendas. Los conjuntos de gran escala como Soldati, Lugano o Piedrabuena, localizados en el sector sur, fueron sufriendo un importante deterioro que se proyectó además en su entorno mediato e inmediato, facilitado por las modalidades de asignación de las viviendas, el régimen de administración y la falta de conservación y control de los espacios públicos y semipúblicos.

Una de las características de la Ciudad es la de contar con un reducido mercado de viviendas en alquiler que además continúa acentuándose según demuestran los últimos censos. Esto incide fuertemente sobre los precios de los alquileres, lo cual los transforma en restrictivos sobre todo para los sectores de población de ingresos medios y bajos. Dada la falta de oferta de créditos hipotecarios a plazos largos y con tasas reducidas de interés, este sector social tampoco puede acceder a la vivienda en carácter de propietaria. Por ello la Ciudad tiende a perder su riqueza social.

Cabe señalar que la Ciudad manifiesta un incremento en la cantidad de viviendas que contrasta con la dinámica demográfica. En el mismo sentido, se observan modificaciones en la composición de los hogares, con un proceso acusado de envejecimiento de la población, y la multiplicación de hogares unipersonales.

Es así que el panorama residencial de la Ciudad parece orientarse hacia la profundización de la polarización socio-habitacional, con las nuevas construcciones destinadas fundamentalmente a los sectores de mayores ingresos de bajo o nulo crecimiento demográfico, por un lado, y con fuerte incremento de la población en villas y situación habitacional deficitaria por el otro.

d) ESPACIOS PÚBLICOS

El espacio público es la materia prima de la acción urbana y su estado constituye la mejor imagen de la calidad de las relaciones entre los habitantes de la ciudad, por ello, el derecho equitativo a su uso y apropiación debe ser inexcusablemente la base de la práctica pública.

Los espacios públicos simbólicos, de circulación, y las áreas verdes y recreativas, deben ser entendidos en su rol recreativo, de sociabilidad y como moderadores ambientales. El espacio público es lugar de vinculaciones e imagen de la ciudad, por lo cual no sólo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva en vistas del provecho social. Es directamente afectado por los problemas ambientales y a su vez, impacta sobre la calidad de vida de ciudadanos y visitantes.

La ciudad de Buenos Aires cuenta con una vasta oferta de espacios verdes que aún no alcanza los parámetros internacionales por habitante y se presentan con una desigual distribución en la ciudad. De las 863 hectáreas de espacios verdes, 205 hectáreas corresponden a los 12 parques de carácter regional, 86 hectáreas a otros parques zonales y 248 hectáreas se encuentran repartidas en 156 plazas sumadas a 203 plazoletas que ocupan otras 45 hectáreas. Entre los grandes parques urbanos, se puede citar el Tres de Febrero, los Bosques de Palermo, Recoleta, la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown. Y entre los de menor escala: Lezama, Centenario, Avellaneda y Saavedra, entre otros, desempeñan un importante rol sectorial. Asimismo, los complejos de alcance metropolitano como el Delta del Paraná, el Parque Pereyra Iraola y los bosques de Ezeiza, en conjunto, configuran una oferta destacada en cantidad y calidad a proteger. Esta oferta de espacios de distintas características carece de una articulación como sistema y de niveles adecuados de calidad ambiental. La ausencia de una planificación de los espacios públicos concebidos no sólo como zonas verdes o equipamientos específicos, sino como elementos ordenadores de la vida social y de la edificación urbanas, incluidos centros y barrios, zonas de vivienda e industriales, infraestructuras y áreas de servicios, lleva a que las acciones e intervenciones en el espacio público, si bien son valiosas en sí mismas, siguen siendo aisladas. Entre ellas se pueden mencionar los Paseos Comerciales Barriales en tramos de calles o avenidas reconocidas por su centralidad a escala barrial, y que son impulsoras del comercio minorista (Álvarez Jonte, San Martín, Murillo, Mosconi, Alberdi, Chilavert, Corrientes, Sáenz, Nazca, Lope de Vega y R. Balbín, entre otros). Otras intervenciones, también con distintos grados de concreción, se han desarrollado en Parque Lineal Bullrich, Entorno Mercado del Pescado, Mercado de Pulgas y Renovación del Abasto.

Los principales desajustes se plantean en aquellas áreas que se densificaron con edificios de departamentos entre medianeras, cuya población necesita compensar la falta de espacios libres privados con una mayor superficie de espacios verdes públicos, siendo notoria su carencia a escala local y de uso cotidiano. Dentro de estos sectores, las zonas de Almagro, Centro y San Telmo revisten particulares carencias. En el resto de la ciudad, el principal problema reside en la existencia de recursos mal aprovechados, en especial dentro del Área Sur, donde existen lotes baldíos y jardines de edificios públicos potencialmente utilizables por la comunidad. La normativa actual no contempla la relación espacio verde/densidad de población ni es considerada una restricción a la hora de las modificaciones al Código de Planeamiento Urbano.

Las costas del Río de la Plata y del Riachuelo así como los grandes predios desactivados por el ferrocarril y equipamientos obsoletos, representan oportunidades para desarrollar espacios de uso público. Los primeros presentan una diametral diferencia entre un sector norte atractivo y un sector sur degradado, aunque todos ellos presentan dificultades en su accesibilidad.

En el norte, se localiza un conjunto de grandes parques paralelos a la costa del Río de la Plata cuyos orígenes se remontan a los rellenos realizados sobre el mismo desde mediados del siglo XIX. Están separados de la ciudad por grandes equipamientos (Puerto, Aeropuerto, Ciudad Universitaria, etcétera) y redes viales y ferroviarias. Se complementan con una serie de instalaciones, generalmente deportivas, que también presentan gran porcentaje de espacios abiertos, pero de acceso restringido.

En el sudeste, la conformación de la Reserva Ecológica sobre la costa que bordea el Río de la Plata a la altura del Área Central de la ciudad, constituye un importante incremento de espacio público, diferenciado de los dos conjuntos anteriores por la índole de su origen, desarrollo y formas de uso. A la misma se han agregado los nuevos parques de Puerto Madero.

En el sudoeste, se ubica un segundo conjunto de espacios destinados a parques, en torno del Riachuelo, pero su integración es conflictiva por el nivel de contaminación y la degradación de sus costas. Sus orígenes se remontan a las obras de saneamiento y relleno realizadas a mediados del siglo XX.

A los efectos de vincular los espacios verdes y libres, es necesario multiplicar los espacios arbolados -los corredores verdes- que, además de mejorar ambientalmente la calidad urbana de los barrios, aseguran la conectividad interna y actúan en la regulación hídrica pues permiten la infiltración del agua. La carencia de una red vial jerarquizada impide restituir a las vías secundarias y terciarias su carácter de espacios públicos multifuncionales, con sectores parquizados para el esparcimiento y recorridos peatonales y de bicicletas. A su vez, las grandes vías de comunicación pueden transformarse en corredores verdes axiales, que contribuyan a mitigar la contaminación atmosférica y sonora que ostentan en la actualidad.

Se han encarado obras de peatonalización en el micro y macrocentro, como ser la revitalización del Área Central que ha incluido obras de peatonalización, ensanche de veredas y obras menores para

poner en valor componentes arquitectónicos pero todavía son insuficientes como para conformar zonas y redes peatonales.

Todavía es inconsistente el mobiliario urbano que requiere la ciudad en toda su extensión y particularidades, dada la necesidad de que contribuya a revitalizar el espacio público, enriquezca el paisaje del entorno y brinde los servicios apropiados en el marco de los actuales usos y modalidades de vida urbana.

La necesidad de regulación del espacio público abarca, también, a los espacios subterráneos y aéreos así como a la contaminación visual. La ausencia del concepto de “manejo de riesgo” atenta contra la seguridad de los habitantes en relación a la vulnerabilidad de las infraestructuras de servicios.

e) PRODUCCIÓN Y EMPLEO

Las actividades productivas constituyen el soporte generador de recursos y de puestos de trabajo. En cuanto a la participación de cada uno de los principales sectores económicos en el Producto Bruto total de la Ciudad, se observa la dominancia que tiene el sector servicios, que representa el 84% del total del producto, mientras la industria alcanza el 16% restante.

El aporte de la industria de la Ciudad al Producto Bruto Industrial nacional es significativo, ya que representa el segundo distrito industrial del país. Estas actividades tienen una participación de 16% en el PBG porteño y de 12% en la generación de empleo, y de gran importancia dentro de las exportaciones locales.

Dicha actividad se distingue por un perfil intensivo de mano de obra -a diferencia del resto del país, donde se asocia al aprovechamiento de las ventajas comparativas naturales- y la estructura empresaria demuestra una fuerte presencia PyME, similar al patrón nacional.

En cuanto a la localización, es importante la presencia registrada en la zona sur, determinando zonas de dominancia neta (borde del Riachuelo), otras que incluyen también las actividades conexas (Chacarita, Paternal, y el resto de la zona sur), y un tercer tipo de localización en mixtura con usos residenciales de baja densidad (zona oeste y sur). Estas localizaciones resultan de procesos históricos y de las posteriores normas urbanísticas que regularon la actividad. Muchas de ellas responden a habilitaciones de “usos no conforme” (Por otra parte, se debe considerar que el desarrollo de actividades industriales -y en muchos casos también las terciarias requiere la llegada y salida de insumos y mercancías a través de transporte pesado. En dicho sentido juegan un papel preponderante los modos de traslado, el origen y destino, y las formas de circulación de las cargas y las personas que trabajan en los establecimientos.).

Como tendencias de la actividad industrial se reconoce: a) una de largo plazo, como proceso de pérdida del potencial productivo, cierre de establecimientos y disminución de empleos; b) otra más reciente, ligada a la recuperación ocurrida en el escenario posdevaluación.

En el primer caso, responde a los impactos negativos de la política macroeconómica general de tres décadas (tipo de cambio y apertura aduanera favorables a la importación, caída del mercado interno) que se hicieron más notorios en la Ciudad por las leyes nacionales de los años sesenta que prohibían la radicación industrial en un radio de 60 km de la capital, posteriormente derogadas. También resulta importante la estrategia empresaria de descentralización de determinados procesos productivos hacia las afueras de la metrópolis y hacia otras provincias con promociones atractivas.

La segunda tendencia, indica que fue una de las actividades de mayor crecimiento luego de la devaluación (2002), con importancia en la creación de empleo inmediato.

Sin embargo, se reconocen limitaciones importantes como es la ausencia de inversiones para recuperar la capacidad instalada reducida durante años, en especial en un distrito que no permitía la reactivación en los mismos lugares donde habían cesado.

Una mención aparte merece las denominadas industrias culturales (audiovisual, edición de libros y revistas, discografía, medios de comunicación - cine, radio, televisión, los diseños, y otros), que manifiestan un gran desarrollo reciente, tanto por un incremento en la demanda interna, como de las exportaciones (Siendo mayormente PyMEs, aportan el 6% de la producción y el 4% del empleo (en el año 2000 la participación era del 4% en el PBG y de 3% en los puestos de trabajo). Su articulación con el turismo cultural y el diseño potenciarían aquel impacto estimándose que podría llegar a valores superiores al 10% del PBG y el 8% del empleo de la Ciudad.)

Dentro de las actividades terciarias adquieren relevancia los servicios financieros y empresariales, que representan un aporte de 30% al PBG (2004), y generan 19% del empleo porteño.

A su vez, representa un rubro que caracteriza la economía de la Ciudad, que es cabecera gerencial del país.

Esta rama presenta una fuerte concentración en el Área Central, que se comporta como Distrito de Negocios. Los subcentros barriales acaparan una parte de estos servicios, aunque en menor proporción y en situación de dependencia con respecto a las casas matrices centrales.

Durante la década del `90 tuvieron su mayor desarrollo, duplicando su preponderancia en el PBG de la Ciudad, e impulsando la ampliación del área de negocios (hacia el norte y hacia Puerto Madero) y la construcción de oficinas. De la misma manera, la crisis de 2001 afectó seriamente la actividad, provocando la paralización de las obras.

Es importante destacar que, mientras varios sectores han descentralizado funciones y procesos, en estas actividades, al igual que en las de administración pública, se mantiene y consolida la centralización.

Las actividades comerciales (14% del PBG) mantienen una importante presencia y diversidad en la Ciudad. En parte se asocian al nivel de ingreso y consumo de la población, al tránsito cotidiano de no-residentes, a la centralidad y accesibilidad misma de ciertas zonas, y al turismo.

Su importancia en cuanto a la cantidad de establecimientos y empleo tuvo una importante merma, producto en gran parte del impacto del desarrollo de las grandes bocas de expendio supermercados y shoppings de relevante impacto ambiental.

El turismo resalta como una actividad en franco crecimiento, tanto en la última década, como luego de la crisis del 2002. Con el tipo de cambio como motor de dinamismo, la actividad repercute sobre el comercio, la hotelería y gastronomía, la industria cultural, y sobre el mercado inmobiliario, con un correlato menos evidente en la generación de empleo y en su “derrame” en el territorio de la Ciudad.

Efectivamente, el turismo y sus efectos dinamizadores se circunscriben al Área Central y Puerto Madero, con ramificaciones hacia el norte (Recoleta, Palermo) y más modestas hacia el sureste (La Boca), que exige elaborar estrategias de promoción de los atractivos de índole tradicional que se localizan en zonas postergadas, como la zona del Matadero.

Es destacable la jerarquía de los servicios educacionales superiores y de los servicios de salud, que trascienden la escala local y son referentes metropolitanos y continentales. La distribución espacial de los primeros presenta una relativa concentración en el macrocentro y en el eje norte, en tanto la de los segundos observa mayor correlación con la distribución residencial.

En ambos casos, el mayor nivel de ingreso de la zona norte explica la preferencia de localización de establecimientos privados, tanto educativos como de salud.

En términos de empleo, la Ciudad cuenta con 15.000 establecimientos industriales, cerca de 65.000 comercios y 85.000 empresas de servicios y empleo estatal que en conjunto crean más de 2.300.000 puestos de trabajo (2005).

De este total, una proporción cercana al 40% es ocupada por personas que no residen en la ciudad, y que se distinguen por: mayor tasa de masculinidad, menor calificación y nivel de ingresos, y por su alta proporción de asalariados.

La gran mayoría de los empleos son generados en el sector terciario, tanto por el perfil económico de la Ciudad, como por el desarrollo de los procesos de tercerización.

Sin embargo -y a pesar del nivel de actividad creciente- según datos del año 2007 el desempleo alcanzaba a un 6,4%, ascendía a un 11,3% si se le agregaba la subocupación demandante, y a un 14,7% si se le sumaba la subocupación no demandante.

A ello se yuxtapone una mano de obra con alto nivel educativo y un atraso tecnológico muy evidente en ciertos sectores (industria textil y calzado, transporte, servicios públicos), así como un escenario general con distribución inequitativa del ingreso.

Paralelamente, el arribo de inversiones continúa orientándose, en términos sectoriales hacia los servicios más demandados por los sectores de mayores ingresos (finanzas, turismo, comunicaciones) y, consecuentemente, los establecimientos se localizan en función de esta demanda (área central y eje norte), consolidando de este modo la fractura social y urbanística presente (diferencia norte-sur).

En cuanto a la distribución espacial de las actividades, una mirada general indica:

- Zonas destinadas preponderantemente a actividades terciarias, ya sean las administrativas, comerciales y de servicios, junto con las turísticas, establecidas por su carácter, en las áreas centrales.
- Zonas destinadas preponderantemente a uso industrial y las asignadas a usos mixtos residencia-industria, localizadas preferentemente en el sector sur.
- Zonas destinadas a usos residenciales pero que registran la presencia de actividades productivas intercaladas en el tejido edilicio, como sucede en algunos barrios del sur y sudoeste y oeste de la Ciudad.

Dada la situación descripta, conciliar el objetivo general de calidad ambiental y el objetivo particular de receptividad de actividades productivas para la creación de empleo y la diversificación económica de la ciudad, para retener población y superar desequilibrios territoriales, requiere estrategias cuidadosas en las cuales los componentes técnicos, logísticos y económico-financieros deben ser acompañados por tecnologías adecuadas y criterios de localización urbanísticos que conjuguen adecuadamente sustentabilidad económica y ambiental.

f) PATRIMONIO URBANO

Las áreas urbanas, edificios y elementos urbanos de significación patrimonial constituyen atributos sustantivos de la Ciudad. Contribuyen a fortalecer la relación de los ciudadanos con su entorno. El patrimonio testimonia los logros y las vicisitudes colectivas a través de referencias materiales que, según los casos, se destacan por sus valores históricos, artísticos o simbólicos. Asimismo, el patrimonio urbano enriquece la calidad, la continuidad y los fundamentos del ambiente y el espacio público, tanto en el centro como en los barrios. La Ciudad asiste a crecientes manifestaciones de interés por la conservación patrimonial, que se han reflejado en numerosas y significativas acciones gubernamentales, académicas y no gubernamentales de investigación, inventario, registro y protección. En la actualidad se impulsan estudios y acciones destinados a fortalecer las Áreas de Protección Histórica (APH). Existen APH vigentes e incorporadas al Código de Planeamiento Urbano y varias propuestas de APH con estudios técnicos realizados, que están en proceso de reglamentación.

Las políticas patrimoniales han evolucionado según diferentes modos de entender la integración de la ciudad histórica con la evolución y las renovaciones de las actividades, los trazados y los tejidos urbanos. En su origen, tales políticas se enfocaron en la protección de edificios, sitios y monumentos determinados por la función que hubieran cumplido en hechos históricos relevantes. Posteriormente, esa visión fundacional fue modificada por la relevancia creciente de la correlación del edificio y del monumento con su entorno físico y social, dando lugar a políticas de protección de mayor alcance. Una de ellas fue el establecimiento de las Áreas de Protección Histórica entendidas como distritos del Código de Planeamiento Urbano, con las respectivas y particulares regulaciones

en cuanto a los edificios catalogados, sus diferentes niveles de protección, los tejidos edilicios y las actividades permitidas.

La concepción misma del objeto patrimonial de carácter tangible ha sufrido continuas expansiones. De tal manera, a los edificios, monumentos y sitios se han agregado sucesivamente las nociones de patrimonio cultural, paisajístico, industrial, arqueológico, ornamental (obras de arte del espacio público), etcétera., que deben ser incorporadas a las diferentes políticas públicas de planeamiento. Es necesario asumir los resultados emergentes, tanto a nivel local como regional e internacional, de una rica producción teórica y de una extensa gama de experiencias referidas a la gestión de las políticas patrimoniales. En efecto, las mismas deben ahora considerar debidamente sus articulaciones y significaciones poblacionales, económicas y culturales y deben incorporar en sus criterios y procedimientos, lo mismo que el resto de las Propuestas del PUA, metodologías participativas de monitoreo y revisión permanente. Ya que es materia generalmente aceptada que las nociones del patrimonio a proteger nunca resultan definitivamente estables sino que se modifican por derivación de las nociones sucesivamente prevalecientes y, en fin, de los consensos sociales que en cada momento definen los valores a resguardar.

ANEXO LEY M – Nº 2.930 TABLA DE ANTECEDENTES	
Número de Artículo del Texto Definitivo	Fuente
Todos los artículos de este Texto Definitivo provienen del texto original del Anexo A de la Ley Nº 2.930.	

ANEXO LEY M – Nº 2.930 TABLA DE EQUIVALENCIAS		
Número de Artículo del Texto Definitivo	Número de artículo del Texto de Referencia (Ley 2.930)	Observaciones
La numeración de los artículos del Texto Definitivo corresponde a la numeración del texto original del Anexo A de la Ley Nº 2.930.		

Observaciones Generales:

1. # El Anexo I de la presente Norma contiene remisiones externas #

2. Se deja constancia que las referencias al/los organismos consignados se refieren al/los mencionados en las normas, o a aquellos que actualmente los hubieren sustituido en las atribuciones y funciones previstas en la presente.