

Buenos Aires, 13 de noviembre de 2008.-

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

sanciona con fuerza de Ley

Artículo 1º.- 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.- Apruébase el Diagnóstico de la Ciudad que diera origen al Plan Urbano Ambiental que como [Anexo I](#) 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.- De acuerdo a lo establecido en el Título Segundo, Capítulo Cuarto de la Constitución de la Ciudad y en la Ley N° 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 5°.- 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:

1. 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.
2. 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.

3. 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.).

4. 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 6°.- 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:

1. 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.
2. 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.
 3. 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
 4. 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).
 5. 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 7°.- 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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 perfeccionen el sistema.
4. 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.
5. 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.
6. 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, bispaldas, 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. La promoción de formas energéticas menos contaminantes, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover tecnologías “híbridas”.
 2. Reemplazo por energías renovables.
13. 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 substancias peligrosas.
 4. Evaluar las alternativas de localización de las estaciones de transferencia y ruptura de carga, junto con los organismos nacionales y provinciales pertinentes.
14. 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 8°.- 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:

1. 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.
2. 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 interrupciones 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.
3. 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.
4. 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 9°.- 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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:

1. 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.
2. 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.
 3. 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.
 4. 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.
5. 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
6. 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.)
7. 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:

1. 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 N° 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.
2. 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.- 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.- 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

1. 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 concurran 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; fijar 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.

2. 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 N° 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.

1. 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.
2. 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.
3. 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 descritos en “Instrumentos de Planificación.”

4. Banco de Tierras e Inmuebles.

El Banco de Tierras e Inmuebles es un Instrumento de promoción del desarrollo urbano establecido por la Ley N° 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.

1. 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.

2. 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:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.- 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.

1. 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 N° 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.
2. 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 N° 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.

3. 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.

4. 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.- 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.

1. 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.

2. 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.

3. 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.- Encomiéndase 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.- 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 N° 71.

Artículo 29.- 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:

1. Un Modelo Territorial que referencie gráficamente las principales estrategias establecidas en este Plan Urbano Ambiental.
2. Un Programa de Actuación sobre la temática Transporte y Movilidad, en articulación con la Subsecretaría de Tránsito y Transporte.
3. 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.
4. 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.- Encomiéndase 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 N° 71 en general, y de las establecidas en lo inmediato por el Artículo 28° de la presente Ley.

Artículo 31.- Encomiéndase 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.

Artículo 32.- Comuníquese, etc.

DIEGO SANTILLI

CARLOS PÉREZ

LEY N° 2.930

Sanción: 13/11/2008

Promulgación: De Hecho del 12/12/2008

Publicación: BOCBA N° 3091 del 08/01/2009