

# Secretaría de Infraestructura y Planeamiento

Informe de Gestión 2004 - 2005



## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	➤ 2
<b>CAPITULO I: AGENDA DE INFRAESTRUCTURA</b>	➤ 10
• <b>OBRAS DE INFRAESTRUCTURA</b>	➤ 11
• <b>INTERVENCIONES URBANAS</b>	➤ 24
• <b>SISTEMA DE MANTENIMIENTO URBANO</b>	➤ 30
<b>CAPITULO II: AGENDA DE REFORMA ADMINISTRATIVA</b>	➤ 36
<b>CAPITULO III: AGENDA DE PLANIFICACIÓN</b>	➤ 40
<b>CAPITULO IV: AGENDA DE CONFORMACIÓN DEL CONSENSO EN TORNO AL PROGRAMA DE GESTIÓN Y REFORMAS</b>	➤ 43
<b>CAPITULO V: RESULTADOS DE LA GESTIÓN</b>	➤ 48

## RESUMEN EJECUTIVO

El desafío de recuperar la inversión pública en la Ciudad de Buenos Aires después de la parálisis que supuso la crisis 2001-2002 y la desinversión de la década del '90, implicó trabajar en dos frentes simultáneos:

- Ordenar una agenda de prioridades que reflejara la posibilidad de resolver problemas estructurales de la Ciudad desde lo técnico, y a la vez encarnara demandas sociales largamente postergadas en el plano político. Esto realizado en el marco y la ausencia de un consenso masivo en torno a un Plan Maestro de Inversiones de la Ciudad.
- Acelerar al máximo los procesos de ejecución presupuestaria sin perder transparencia.

Como pareciera ser habitual en la Argentina, las gestiones públicas aparecen surcadas por los ciclos económicos que hacen fluir y refluir recursos a una velocidad mayor que la capacidad de los gobiernos y funcionarios para aplicarlos correctamente a políticas públicas de largo plazo. Esta situación se vuelve singularmente más compleja cuando se trata de intervenir en la Ciudad desde el planeamiento urbano y la infraestructura, que conforman por definición, políticas de Estado.

El contexto en que dio comienzo nuestra gestión estuvo delineado por dos factores gravitantes, el primero: la disponibilidad de abundantes recursos fiscales y el segundo: una fuerte corriente de inversión inmobiliaria que busca sustituir renta financiera por sobre renta del suelo.

Ambos factores, indudablemente favorables para el desarrollo de la Secretaría, colisionaron con las debilidades intrínsecas del Estado de la Ciudad, reflejadas en:

- La referida ausencia de un Plan Maestro de Ciudad, con alto consenso político y social, en el que se pudieran inscribir las acciones positivas de gobierno, en expansión de la infraestructura y ordenamiento urbano.
- La carencia de instrumentos modernos de regulación, normativos y fiscales, del mercado inmobiliario, que pudieran orientar las corrientes de inversión privada conforme al Plan Maestro.
- La débil capacidad de ejecución del gasto no corriente, debido tanto a los procedimientos administrativos anticuados como a la ausencia de una dotación de personal estable con adecuados conocimientos técnicos y memoria histórica.

Reseñadas las fortalezas y las debilidades en que se iba a desenvolver la gestión, y teniendo presente que no se podían desaprovechar las oportunidades favorables, se decidió actuar simultáneamente sobre el conjunto de restricciones, dejando que las debilidades marcaran los tiempos en cada punto. Avanzamos para ello en cuatro líneas de trabajo:

- Agenda de Infraestructura
- Agenda de Reforma Administrativa
- Agenda de Planificación
- Agenda de conformación del consenso en torno al programa de gestión y reformas

## Agenda de Infraestructura

En esta dirección se confeccionó una agenda de prioridades de infraestructura e intervenciones urbanas, que tuvieran un alto grado de trabajo de planificación y proyecto previo y suficiente conocimiento público, como para facilitar el consenso. Es decir, que se descartó de plano la presuntuosidad habitual de los funcionarios de trabajar “con ideas propias” para poner en valor los proyectos existentes, en tanto dieran respuesta a los problemas estructurales de la Ciudad.

En un desagregado por orden de importancia se trató de identificar los nudos problemáticos que la infraestructura podía resolver, las intervenciones urbanas más expansivas en la revitalización barrial y la recuperación del mantenimiento básico de la Ciudad.

Pensando a Buenos Aires como una ciudad inserta en un ejido urbano mucho mayor, atravesada por competencias de distintas jurisdicciones y con un flujo económico desde y hacia el área central procíclico, queda en evidencia que uno de los nudos problemáticos principales es la movilidad.

La respuesta desde la agenda de Infraestructura fue:

- Acelerar la expansión de la red de subterráneos para abordar el problema del transporte de pasajeros.
- Impulsar y construir el andamiaje legal, interjurisdiccional y de recursos para desarrollar las autopistas y vías rápidas de circunvalación (Anillo Vial) de la Ciudad, que ordenará el sistema de carga y descarga y el tránsito pasante tanto pesado como liviano de la Ciudad.

Por último, desde el costado de la Planificación se decidió en avanzar en la articulación de la oferta de transporte público que desalentara el vehículo privado e involucrara a las jurisdicciones del área metropolitana, tanto con la firma del Pacto de la Movilidad como con el reclamo a la Nación por el traspaso del control de la concesión de subtes.

Teniendo en cuenta el impacto del cambio climático, traducido en un aumento relevante del nivel de precipitaciones (400 mm. anuales de incremento durante la última década), en una Ciudad de escasa pendiente hacia el río y construida sobre arroyos entubados, el problema hidráulico se transformó en uno de los obstáculos más importantes para el desarrollo de las condiciones de competitividad de la Ciudad y de puesta en valor de vastas zonas afectadas por problemas de anegamiento.

En consecuencia, el otro nudo relevante de la agenda de infraestructura fue el despliegue de un Plan Hidráulico que apuntaba a:

- Saldar una controversia previa en el seno del gobierno entre obras de captación y obras de conducción, acelerando el desarrollo de estas últimas.
- Intervenir en las cuencas de los arroyos más significativas con obras relevantes.
- Ampliar la red pluvial en toda la Ciudad y mejorar su sistema de mantenimiento.

En el plano de las intervenciones urbanas relevantes, se eligieron aquellas que mejor pudieran revitalizar las áreas sobre las que actuaban, atrayendo corrientes de inversión privada en línea con los objetivos de largo plazo del Gobierno. Estas intervenciones, esencialmente entre otras de menor porte, conforman cuatro nudos clave:

- La revitalización del Area Central, por la vía de la ampliación de las áreas peatonales y el remozamiento de veredas, canteros, alumbrado y mobiliario urbano en general. Intervención que persigue como objetivo insertar al Area Central en las ventajas que supone la expansión del consumo y la recreación en Buenos Aires con posterioridad a la jornada laboral, la afluencia masiva de turistas y el resurgimiento del comercio minorista en el nuevo contexto macroeconómico. Esta obra es convergente con los cambios planteados desde la infraestructura y desde la regulación para la movilidad.
- El techado y construcción de espacios verdes sobre el tramo enterrado del Ex-Ferrocarril Sarmiento. Esta intervención no solo cambia la integración y puesta en valor del Barrio de Almagro sino que da el puntapié inicial para el despliegue de las obras que integran el largamente anunciado y debatido “Corredor Verde del Oeste”.
- La demolición del edificio de la antigua Cárcel de Caseros y la integración del predio al tejido urbano de Parque Patricios. Esta intervención se complementa con la traza de la Línea “H”, que obliga a obras conexas públicas y privadas a lo largo de la misma.
- La remodelación de los centros comerciales barriales, impulsores del comercio minorista promotor de un espacio público más seguro y amigable.

Los largos períodos de desinversión previos transformaron al mantenimiento urbano básico en un trabajo “a demanda” desde el Estado. En efecto, los reclamos por pavimento, alumbrado, veredas, pluviales y semáforos se convirtieron en agenda de los “punteros políticos” y de funcionarios con apetencias electorales. Las respuestas al mantenimiento urbano, por ende eran espasmódicas, sin orden de prioridades y dependientes de “humores partidocráticos”.

Para abordar este problema se decidió poner en marcha un sistema de mantenimiento urbano plurianual con zonas de prioridades definidas técnicamente y conforme a una planificación. El Estado entonces, deja de trabajar “a demanda” y comienza a planificar a largo plazo la recuperación de las áreas mal mantenidas de la Ciudad.

En este sentido se avanzó en lo siguiente:

- La puesta en marcha de un Plan de Gestión Vial destinado a reparar en forma simultánea y homogénea en toda la Ciudad las 3.000 cuadras con mayor grado de deterioro en un plazo de 4 años. Con empresas pavieras trabajando en las 12 zonas en que se dividió la Ciudad a ese efecto.
- También se le otorgó carácter sistémico al relevamiento, mantenimiento y desobstrucción de la red pluvial. Debiendo contar con un mapa pormenorizado del estado de la misma al cabo de un año de trabajo en las cinco zonas en que fue dividida la tarea.
- Se han encarado para su puesta en marcha esquemas similares en lo atinente al alumbrado público, mantenimiento semafórico y reparación de veredas en acuerdo con los contribuyentes.

## Agenda de Reforma Administrativa

A la vez que se conformaban las prioridades de infraestructura, intervenciones barriales y sistema de mantenimiento urbano, se impulsó un conjunto de medidas de reforma administrativa cuyo objetivo básico era aumentar la capacidad de ejecución de recursos que fluían muy por encima de la posibilidad de ser aplicados.

Poner en marcha un conjunto de licitaciones, desde el llamado hasta el inicio de obras, conlleva un promedio de 200 días, casi siete meses, si no hubiera ningún obstáculo en el procedimiento administrativo. Ineludiblemente, el despliegue de la agenda de infraestructura implicaba, y así se asumió en un año de trabajo, que debían replantearse las formas de funcionamiento del proceso de inversión pública.

Frente a una diversidad de temas como los abordados, resulta clave centralizar la decisión de las prioridades, si es posible conforme a un Plan y descentralizar la ejecución de dichas decisiones en unidades dotadas de autonomía y experticia. Además frente a procedimientos de contratación dilatados en el tiempo, una vez fijados los objetivos, resultaba evidente la conveniencia de plantear trabajos plurianuales y de gran volumen de recursos.

Establecidas estas precisiones se trató de:

- Consolidar la autonomía de ejecución de las empresas públicas que tienen a su cargo las dos obras de infraestructura más importantes, la extensión de la red de subtes a cargo de SBASE y la ejecución del Anillo Vial a cargo de AUSA. Para lo cual se remitió a la Legislatura las leyes de Empresas Públicas y Anillo Vial y se sancionó el Decreto N° 1.721/04 que modifica la relación entre AUSA y el GCBA en línea con la concreción del Anillo Vial.
- Se mejoró la capacidad autónoma de ejecución de obra por parte de la Secretaría mediante Decreto N° 2.186/04.
- Se avanzó en la elaboración del anteproyecto de Ley de Sistema de Obras Públicas, que además de cubrir un vacío legal en la Ciudad intenta recuperar el rol de planificación del Estado a través de la Secretaría, e incrementar la capacidad de ejecución presupuestaria por medio de procedimientos más ágiles y en definitiva más transparentes. Otorgándole a la gestión de la inversión pública un carácter sistémico y de largo plazo.
- Se está reelaborando el sistema de redeterminación de precios de obras a fin de dotarlo de mayor objetividad y flexibilidad frente a la volatilidad de los mercados.

## Agenda de Planificación

La urgencia por dar comienzo a un conjunto de obras que permitieran aprovechar adecuadamente el momento fiscal, obligó a postergar el necesario abordaje de los problemas de planificación que:

- Conviertan a la inversión pública en política de Estado conforme a un plan preestablecido, cuya ejecución dependa más de la disponibilidad de recursos que de voluntades políticas coyunturales.
- Le otorgue consenso y legitimidad al Plan de obras en intervenciones iniciadas.
- También, pero con mucho más retraso, se están elaborando proyectos que apunten, a través del Consejo del Plan Urbano Ambiental, a regular el mercado inmobiliario, tanto para orientar la inversión como para redistribuir la sobre renta del suelo.

Con estos fines:

- Se reflató el Plan Urbano Ambiental enviando a la Legislatura un proyecto de Ley para su tratamiento.
- Se incorporó al mencionado anteproyecto de Ley de Sistema de Obras Públicas la centralidad de asignación de prioridades de inversión a la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento.
- Se está intentando hacer converger en una única línea de pensamiento los desarrollos del Plan Estratégico con los del Consejo del Plan Urbano Ambiental.

## Agenda de conformación del consenso en torno al programa de gestión y reformas

Se procuró legitimar la agenda de trabajo por la vía de su difusión en todos los ámbitos, el impulso al monitoreo de su grado de avance y la participación ciudadana, tanto en la asignación de recursos como en el control de las obras. En este sentido:

- Se incorporó la agenda de gestión y su posterior evolución en los discursos pronunciados por el Jefe de Gobierno en la apertura de Sesiones Legislativas del año 2004 y 2005, obrando los mismos como una presentación de la agenda de trabajo y un control de su cumplimiento con carácter institucional.
- Se presentó la agenda de trabajo ante organizaciones empresarias, profesionales y la sociedad en general, como así también en los 16 Centros de Gestión y Participación, acompañando en estos últimos con un mapa de territorialización de obras a un modo de compromiso definido y preciso entre la Secretaría y el vecino.

Estos mecanismos tanto institucionales como sociales y barriales, tienen por objeto generar consenso en torno a la agenda de trabajo y también facilitar la rendición de cuentas sobre la marcha de la misma.

En lo atinente al impulso a la participación ciudadana o apertura del Estado a la sociedad, se avanzó en lo siguiente:

- Se desconcentraron \$ 16 millones de presupuesto, para que los vecinos, en el marco del presupuesto participativo, asignen prioridades no contenidas en los planes.
- Se están incorporando a los sistemas de mantenimiento urbano el control descentralizado de las obras realizadas y/o servicios prestados por las empresas contratistas, a cargo de los Centros de Gestión y de la propia participación vecinal

Una política de infraestructura exitosa en un gobierno democrático exige mayores niveles de responsabilidad política y de legitimación social. La rendición de cuentas es un requisito esencial para recomponer la relación entre el Estado y la sociedad, y mejorar la participación de los ciudadanos en la conformación de las políticas públicas, es una de las claves para recomponer la representación.

**Cdor. Roberto Feletti**  
Secretario de Infraestructura  
y Planeamiento

## **CAPÍTULO I**

### **AGENDA DE INFRAESTRUCTURA**

- ***OBRAS DE INFRAESTRUCTURA***
- ***INTERVENCIONES URBANAS***
- ***SISTEMA DE MANTENIMIENTO URBANO***

## OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

La agenda de Infraestructura se confeccionó prioritariamente para:

- Resolver los problemas estructurales de movilidad
- Mejorar las condiciones de competitividad de la Ciudad

### ***OBRAS DE INFRAESTRUCTURA QUE RESUELVEN LOS PROBLEMAS ESTRUCTURALES DE MOVILIDAD***

Al estar la Ciudad de Buenos Aires inserta en un ejido urbano mucho mayor, atravesada por competencias de distintas jurisdicciones y con un flujo económico desde y hacia el área central procíclica, uno de los nudos problemáticos principales es la movilidad; que nuclea un alto porcentaje de los reclamos vecinales.

En materia de Obras la respuesta fue:

- Acelerar la expansión de la red de subterráneos para abordar el problema del transporte de pasajeros.
- Impulsar y construir el andamiaje legal, interjurisdiccional y de recursos para desarrollar las autopistas y vías rápidas de circunvalación (Anillo Vial) de la Ciudad, que ordenará el sistema de carga y descarga y el tránsito pasante tanto pesado como liviano de la Ciudad.

Al mismo tiempo, se impulsaron medidas desde la Planificación, como ser:

- Firma del Pacto de la Movilidad para articular y mejorar la oferta de transporte público en superficie, desalentando el vehículo privado.
- Reclamo a la Nación del traspaso de la concesión de subtes a la Ciudad, ya que es un servicio que se presta íntegramente en jurisdicción de la Ciudad y el Gobierno local debe ejercer la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del Contrato de Concesión.

## Red de Subterráneos

La extensión de la red de subterráneos, integrada a una transformación sistemática del transporte y el tránsito de superficie, tiene el objetivo de promover una movilidad en condiciones de seguridad, confort y calidad urbana. De esta manera se planea descongestionar el tránsito vehicular, mejorando la integración de la Ciudad.

Por primera vez se construyen en la Ciudad simultáneamente 3 líneas de subte:

Obra	Km de extensión	Nuevas estaciones	Inversión en \$ MM	Fecha de inicio	Fecha de conclusión	Grado de Avance
Línea "H"	3,4	5	715 (*)	Ene-01	May-07	85%
Línea "A"	2,9	4	243	Abr-04	Dic-08	15%
Línea "B"	1,6	2	168	Dic-04	Sep-08	5%

(\*) Incluye la inversión en material rodante (55 vagones) por \$ 301 millones

### Construcción Línea "H"

Es la primera línea de subtes que se construye en la Ciudad después de 60 años. Su trazado transversal unirá la Ciudad de Norte a Sur, convirtiéndose en una herramienta integradora. La zona de Once será un muy importante centro de trasbordo con la línea "A" y con el Ferrocarril Sarmiento. La estación Humberto Primo será de combinación con la línea "E" y la estación Caseros dará servicio al centro comercial barrial de Parque de los Patricios. Todas las estaciones tendrán escaleras mecánicas y ascensores para personas de movilidad reducida.

#### Acciones a realizar en el 2005:

- Finalización Obra civil en Septiembre
- Construcción Subestación Venezuela
- Construcción Línea de Contacto
- Licitación de la Señalización
- Montaje de Escaleras mecánicas, Plataformas y Ascensores.
- Construcción del Taller Colonia
- Montaje de vías
- Adjudicación de la licitación del Material Rodante
- Fabricación de Material Rodante
- Llamado a licitación de las estaciones proyectadas para completar la extensión de la línea

### Extensión Línea “A”

La línea “A” transporta diariamente a 190.000 pasajeros. Es la más antigua de Sudamérica y fue inaugurada en diciembre de 1913: entonces su recorrido unía Plaza Miserere con Plaza de Mayo. En 1914 se extendió hasta Primera Junta y así permaneció durante 90 años.

#### Acciones a realizar en el 2005:

- Continuación de la construcción del tramo Primera Junta-Nazca
- Inicio Obras Electromecánicas
- Licitación Obra de vías

### Extensión Línea “B”

La actual Línea “B” recorre 10.3 Km. desde Leandro N. Alem hasta Av. de los Incas. La nueva estación Villa Urquiza será el centro de conexión con la estación del Ferrocarril Mitre del mismo nombre, convirtiéndose de ese modo en un centro de trasbordo de pasajeros. La inclusión del barrio de Villa Urquiza sumará 32.000 usuarios a los 300.000 que utilizan diariamente la línea.

#### Acciones a realizar en el 2005:

- Construcción del tramo Los Incas-Villa Urquiza.
- Licitación Obras Electromecánicas
- Licitación Obra de Vías

## ○ Anillo Vial

En la actualidad, la Ciudad de Buenos Aires padece una fuerte desconexión en materia de movilidad estructural, marcada por la existencia de fragmentos estancos. Consecuencias de ello son la presencia de tránsito pesado en las calles de la red interna y la generación de un gran embudo en dirección hacia el Centro de la Ciudad.

Por ello se necesita conectar e integrar el sistema vial de autopistas y vías rápidas en una red a fin de lograr no solo la separación del tránsito pesado del sistema de calles y avenidas, sino también del tránsito pasante, aliviando consecuentemente la red vial interna y transformando el embudo referido en una malla de distribución.

En este sentido, fue diagramado el Proyecto de Ley Anillo Vial, cuyo objetivo es el de disponer de una red de autopistas urbanas y vías jerarquizadas que favorezca el tránsito fluido, rápido y seguro dentro del radio de la Ciudad, conforme a las necesidades de accesibilidad a los distintos centros y subcentros generadores de actividades urbanas, garantizando paralelamente la vinculación de estos últimos con el área metropolitana de Buenos Aires. Dicho proyecto se ha remitido en septiembre del año 2004 a la Legislatura, no obstante algunas de las obras proyectadas ya se están ejecutando, pues están dentro de las competencias del Poder Ejecutivo de la Ciudad y no requieren de la aprobación legislativa.

Se considera que el sistema propuesto, resolverá de forma eficiente tres cuestiones fundamentales de la movilidad estructural en la Ciudad, a saber:

- La red de transporte de cargas
- Los accesos al Puerto de Buenos Aires, a la Estación Terminal de Omnibus y al Aeroparque Jorge Newbery
- El tránsito pasante adyacente a la ribera de la Ciudad en sentido norte-sur, permitiendo: prolongar, dentro de la Ciudad, los accesos que vinculan a esta con la región metropolitana y el resto del país, distribuir el tránsito regional a la red vial secundaria, el rápido ingreso y egreso a los distritos centrales, el desarrollo del área sur y su vinculación con el AMBA

Se ha diagramado la Red de forma tal que se encuentre integrada por:

- Autopista 25 de Mayo (AU 1)
- Autopista Perito Moreno (AU 6)
- Autopista Héctor J. Cámpora (AU 7)
- 9 de Julio Tramo Sur (AU 1)
- Tte. General Luis J. Dellepiane
- Av. 9 de Julio Tramo Norte (AU Illia)
- Av. 27 de Febrero
- Av. Lugones
- Av. Cantilo
- Av. 9 de Julio
- Av. Rafael Obligado
- Av. Castillo, Av. Guiraldes
- Av. Gendarmería Nacional
- Av. Antártida Argentina
- Vías de acceso rápido y semi rápido que se incorporen posteriormente. Una de estas incorporaciones debería ser la de la Autopista Ribereña, que tendrá un tratamiento particular en conjunto con el Gobierno Nacional.

Dado que tanto la obra en la Autopista Illia como la obra en la Av. 27 de Febrero abarcan espacios pertenecientes a distintas jurisdicciones nacionales y municipales, son necesarios acuerdos interjurisdiccionales entre los organismos de control competentes.

En tal sentido, se celebró un convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sobre el Aeroparque "Jorge Newbery". El objeto del mismo es mejorar el emplazamiento del Aeroparque y sus espacios circundantes que hacen al interés público. Las partes consideran que su emplazamiento actual y la construcción del corredor norte de la Autopista Illia requiere de la adopción de medidas específicas en cuanto a la seguridad, infraestructura, mejoras, balizamiento, espacios circundantes y transitabilidad. Se iniciaron estudios en forma conjunta, mediante la constitución de la Comisión Técnica Interjurisdiccional, remitiéndose un informe a la Legislatura en marzo del año 2005.

**Cronograma de Inversiones**

Obra	Descripción	Inversión en \$ MM	Ejecutado	En ejecución
<b>A) AU 1, AU 6, AU 7, 9 de Julio (AU1) y Dellepiane</b>				
1	Repavimentación de calzadas. Incluye distribuidor AU1-AV1 (9 de Julio)	12		✓
2	Distribuidor 9 de Julio. Ampliación Rama 2 y viaducto sobre Av. San Juan	7		
3	Distribuidor 9 de Julio. Construcción Ramas 6 (E-S) y 7 (N-E)	14		
4	Construcción carril adicional AU1. Snetido O-E	11		
5	Reemplazo defensas metálicas por defensas de H° (AU 1, AU 6 y AV 1)	12		
6	Construcción defensa central de H° en Av. Dellepiane	2		
7	Obras Mitigación Impacto Sonoro e ITS	15		
8	Enlace AU 1 - Ituzaingo - Av. Amancio Alcorta	19		
9	Obras menores (Aperturas, accesos Parque Chacabuco, centros de trasbordo, etc.)	21		
<b>B) AU ILLIA, Av. Cantilo y Av Lugones</b>				
10	Construcción 5to carril sentido N-S. Av. Lugones. Tramo: Gral Paz-Av. Sarmiento	4	✓	
11	Ampliación Av. cantilo y colectora. Tramo Udaondo - Av. Gral Paz	4		✓
12	Remodelación accesos a Ciudad Universitaria y calle interna	1		✓
13	Construcción carril auxiliar S-N. Av. Cantilo. Tramo C Universitaria-Udaondo	0		✓
14	Repavimentación y construcción desagües. Av. Cantilo. Tramo km 7-Udaondo	2		✓
15	Repavimentación AUILLIA	3		
16	Construcción Edificio Peaje Retiro	2		✓
17	Incorporación sistema ITS	2		
18	Construcción Viaducto S-N y accesos. Tramo Salguero-Av. Sarmiento	29		
19	Traslado vías Ferrocarril Belgrano. Tramo Av. Sarmiento-Av. Cantilo	12		
20	Construcción Bajo Nivel Av. Sarmiento y vías Ferrocarril Belgrano y Distribuidor	16		
21	Construcción Ramal salida Av. Pueyrredón	11		
22	Construcción enlace AUillia - AURibereña (Calle 6). Calzada N-S	3		
<b>C) Aledaños Aeroparque J. Newbery</b>				
<b>c1) Cabecera Sur</b>				
23	Construcción Av. Costanera. Tramo Dársena F - Empalme Av. R. Obligado	33		
24	Prolongación Salguero ebre Av. R. Obligado y Av. Costanera	7		
25	Construcción enlace Av. Sarmiento - Salguero	4		
<b>c2) Cabecera Norte</b>				
26	Construcción Av. Constanera. Tramo Norte	17		
<b>c3) Zona Retiro - Puerto Aeroparque</b>				
27	Construcción viaducto Av. Castillo sobre vías acceso ferroviario a Puerto	22		
28	Repavimentación Avs. Castillo, Rafael Obligado e Int. Guiraldes	3		
29	Av. Gendarmería Nacional	4		
<b>D) Av. Pedro de Mendoza</b>				
30	Tramo Av. Brasil - W. Villafañe	3		✓
31	Tramo W. Villafañe - Ministro Brin	2		
<b>E) Av. 27 de Febrero</b>				
32	Tramo Pergamino - Puente Alsina	9		✓
33	Tramo Puente Bosch - Av. Vieytes	1		
<b>F) Av. 9 de Julio</b>				
34	Repavimentación Av. 9 de Julio. Tramo Av. San Juan - Arroyo	4		✓
<b>TOTAL OBRAS A) a F)</b>		<b>311</b>		

## Financiamiento y control de las obras

A través del Decreto N° 1.721/04 se consolida a Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) como unidad ejecutora, estableciendo la aplicación de lo recaudado en concepto de peaje a la ejecución de obra vial imprescindible para la Ciudad. Tal circunstancia genera para dicho proyecto condiciones de financiamiento sostenidas en el tiempo, respetando la equidad en el reparto de la carga tributaria, dado que los usuarios de la obra vial son quienes contribuyen a solventarla.

Se le otorga la concesión de obra pública de las autopistas y vías interconectadas de la Ciudad a la empresa AUSA por el plazo de 5 años, fijándose un canon del 18% de los ingresos por peaje cuyo excedente deberá ser destinado a las obras de expansión de la red y a aquellas que determine la autoridad de aplicación en el marco de la concesión.

Para el control de las obras, en febrero del año 2005, se creó la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales cuyo objeto es el asesoramiento y seguimiento del Plan de Obras Viales en las autopistas y vías interconectadas de la Ciudad, de forma reglamentada y sistematizada, coordinando las tareas que debe encarar la concesionaria AUSA y las unidades de organización.

## ○ Pacto de la Movilidad

El proceso de recuperación económica, en el que la Ciudad se encuentra inserta, impacta en el aumento creciente y constante de la circulación de automóviles privados y transporte de carga en la Ciudad, con la consecuente saturación de la infraestructura existente. En este marco, consideramos esencial fortalecer la intervención del Estado en el ordenamiento del tránsito en superficie.

Pusimos en marcha una agenda y un ámbito de concertación entre los diversos actores involucrados: el "Pacto de la Movilidad". En este marco se empezaron a discutir el ordenamiento del tránsito de carga y descarga, la relicitación del sistema de estacionamiento medido, la conformación de una Comisión de Seguimiento del Servicio de Taxis, y la recuperación del uso del colectivo, entre otros temas.

A partir del 1° de marzo de 2005 se ha conformado un Cuerpo de Tránsito con 600 efectivos de la Policía Federal solventados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para :

- Control de respeto de normas de tránsito y estacionamiento en general
- Control del cumplimiento de normativa vigente en los Carriles Exclusivos
- Control de paradas de taxis autorizadas

### Sistema de carga y descarga

Se ha implementado un sistema experimental con el objeto de regular la carga y descarga en el macrocentro; una zona de intensa vida comercial con calles angostas que presenta problemas de congestión.

Para las Avenidas y ciertas calles prioritarias de acceso al centro, se prohíbe la operación de todo tipo de vehículo de carga y descarga los días hábiles entre las 7 y las 21 hs. En particular esto rige para las Avenidas Santa Fe, Corrientes, Pueyrredón, Jujuy, Entre Ríos, Callao, Alem, Paseo Colón, y en calles Viamonte, Piedras, Esmeralda, Salta, Libertad, Bartolomé Mitre, Paraguay, Reconquista, y la prohibición durante las 24 hs. en Av. 9 de Julio en toda su extensión.

En tanto que para el resto de las calles de la zona delimitada y para todo tipo de vehículo de carga y descarga, se amplía la banda horaria estableciendo la prohibición de las operaciones los días hábiles entre las 11:00 y 21:00 hs., cuando anteriormente sólo se lo permitía hasta las 9 hs.

Complementariamente, se han demarcado módulos de estacionamiento al comienzo de las cuadras con alto nivel de movimiento vehicular, y para uso exclusivo de vehículos de hasta 4 toneladas. Ellos tendrán permiso de uso exclusivo las 24 hs. De tal manera se favorece la circulación de vehículos de menor porte, incentivando la rotación en la ocupación de dichos espacios a lo largo de todo el día.

Las demarcaciones de carga y descarga se completaron con la colocación de señales con las nuevas normas.

Durante el período de vigencia (hasta Junio de 2005) se están realizando evaluaciones del grado de cumplimiento de este conjunto de medidas y su impacto en el tránsito de la zona. El resultado de dicha evaluación servirá de fundamento para la propuesta de la norma definitiva que se elevará a la Legislatura.

## ○ Reclamo a la Nación del traspaso de la concesión de Subtes a la Ciudad

Es intención del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el asumir plenamente el ejercicio de control y fiscalización sobre el servicio de subterráneos y premetro, cuya transferencia se encuentra prevista desde hace ya más de 10 años. Por tal motivo, se ha formalizado la solicitud a la Nación de dicho traspaso.

Cabe señalar, que el traspaso no sólo implicará un más eficaz control sobre este servicio público, sino también aliviará las dificultades de respuestas a las inquietudes y reclamos de los ciudadanos usuarios del servicio.

## **OBRAS DE INFRAESTRUCTURA QUE MEJORAN LAS CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD DE LA CIUDAD**

El problema hidráulico se transformó en uno de los obstáculos más importantes para el desarrollo de las condiciones de competitividad de la Ciudad y de puesta en valor de vastas zonas afectadas por problemas de anegamiento.

Como consecuencia de la crisis del año 2001, muchas obras se paralizaron, varios procesos de licitación se vieron interrumpidos y algunas licitaciones quedaron desiertas, producto de un mercado altamente inestable, dada la ausencia de parámetros claros en relación a precios. La reactivación económica permitió iniciar la reconducción de estos procesos así como el inicio de nuevas obras, dentro del marco de un plan.

Por lo tanto, se desarrolló un Plan Hidráulico de manera integral para adecuar la infraestructura existente a la modificación del régimen de lluvias y otras alteraciones meteorológicas que experimentó la Ciudad en los últimos años.

El Plan Hidráulico apunta principalmente a:

- Saldar una controversia previa en el seno del gobierno entre obras de captación y obras de conducción, acelerando el desarrollo de estas últimas.
- Intervenir en las cuencas de los arroyos más significativas con obras relevantes.
- Ampliar la red pluvial en toda la Ciudad y mejorar su sistema de mantenimiento.

## Obras Hidráulicas relevantes

Obras	Area	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
Canal aliviador del Arroyo Vega	Cuenca Vega	Conclusión final 30/03/05			12,5
Red Pluvial Barrio River y Proyecto de Compuertas del Arroyo Vega	Cuenca Vega	Adjudicado y contrato firmado	-	10 meses	12,6
Canal aliviador del Arroyo San Pedrito	Cuenca San Pedrito	Preselección de oferentes	-	12 meses	10,5
Defensa Costera 2 A	Defensa Costera	En ejecución	70%	12 meses	14,5

### Cuenca Vega

#### **Canal aliviador del Arroyo Vega**

El nuevo Canal Aliviador está en operación desde el 30 de marzo de 2005. Su objeto es disminuir el riesgo de inundaciones en los barrios de Belgrano y parte de Núñez, con un beneficio para 300.000 vecinos.

La obra implicó la construcción de 2.600 metros lineales de conducto (entre túnel aliviador y equilibrantes) por debajo de la Av. Monroe desde el Río de la Plata hasta Moldes.

El sistema podrá conducir en la cuenca media-baja del Arroyo Vega, tormentas de recurrencia 10 años (69 mm. en 2 horas) cuando anteriormente el arroyo tenía una capacidad de conducción de tormentas de recurrencia 2 años (43 mm. en 2 horas). El caudal medio a conducir es de aproximadamente 95 m<sup>3</sup>/seg.

#### **Compuertas de Arroyo Vega y red pluvial del Barrio River**

Mediante estas obras se busca controlar el proceso por el cual se genera anegamiento de espacios urbanos aledaños a la ribera del Río de la Plata.

Ante crecidas del Río de la Plata donde el nivel de las aguas del mismo esté por encima del nivel de los conductos del Arroyo Vega, las compuertas impiden el ingreso de las aguas del Río a los conductos, asegurando a través de la estación de bombeo el funcionamiento de la red de desagües pluviales.

Las obras en el Barrio River (ubicado en el área determinada por el perímetro dado por la Av. Figueroa Alcorta, calle Basabilbaso, Av. Monroe, Av. del Libertador y Av. Udaondo) comprenden la ejecución de la red primaria de desagües pluviales con el objeto de mitigar el anegamiento provocado por las precipitaciones.

## Cuenca San Pedrito

### Canal Aliviador del Arroyo San Pedrito

Las obras proyectadas consisten en la construcción de un nuevo canal aliviador ubicado bajo la calle San Pedrito, en el Barrio de Villa Soldati, dado que el actual aliviador ve saturada su capacidad de conducción.

Esto se completa con el recambio y/o agregado de sumideros en las áreas donde se requiera aumento de la capacidad de captación de los escurrimientos superficiales; y con cámaras de interconexión, bocas de registro en cañerías de menor diámetro y bocas de acceso y ventilación en el conducto de sección rectangular.

## Defensa Costera

### Defensa Costera 2-A

Su objeto es la construcción de la Defensa Costera de los futuros parques De la Memoria y Parque Natural, que en conjunto incorporarán a la Ciudad más de 30 hectáreas de parque ribereño, recuperando y revalorizando la zona costera como un espacio público para uso recreativo y turístico.

La construcción de la defensa costera, a través de un tablestacado de tipo horizontal y semisumergible, posibilitará combatir los embates del Río de la Plata. Los muros de hormigón que sirven para la ejecución de la obra se producen en el lugar.

## Ampliación de la Red Pluvial y otras obras

Obra	Area	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
Construcción de sumideros, nexos y conductos	Ciudad de Buenos Aires	Elaboración de proyectos ejecutivos			22,0
Ampliación red pluvial calle Corrales	Cuenca Riachuelo	En ejecución	0,7	8 meses	2,1
Estación de bombeo Arroyo White	Cuenca White	En ejecución	0,12	12 meses	1,8
Aliviador calle Caracas	Cuenca Medrano	Adjudicado	-	4 meses	0,7
Readecuación del Emisario Principal de la Cuenca H	Sistema Boca-Barracas	Preselección de oferentes	-	6 meses	2,26
Bombas para la depresión de nivel freático (*)	Napas freáticas: CGP 9, CGP 10 y CGP 11	Preselección de oferentes			3,7

(\*) Esta licitación incluye el mantenimiento por un plazo de 36 meses a partir de la finalización de la obra.

## Red Pluvial de la Ciudad

### ***Construcción de sumideros, nexos y conductos***

Estas obras tienen por objetivo incrementar la capacidad de captación y conducción de agua proveniente de las lluvias, con el objeto de mejorar los niveles de escurrimiento de la red pluvial de toda la Ciudad, a través de la construcción de conductos circulares y rectangulares (obras de conducción de aguas pluviales) junto con sus correspondientes sumideros y nexos (obras de captación). Se construirán 430 sumideros y 8.300 metros lineales de conductos.

Para ello se dividió a la Ciudad en dos zonas, siendo el límite entre los dos sectores la Av. Juan B. Justo, avenida San Martín, avenida Díaz Vélez, Bulnes, continuando con el límite sur de la cuenca del Radio Antiguo.

**Zona 1:** al norte de dicho eje

**Zona 2:** al sur de dicho eje

En cada zona el contratista deberá tener capacidad para mantener 7 frentes de trabajo en operación simultánea.

## Cuenca Riachuelo

### ***Ampliación red pluvial calle Corrales***

Esta obra tiene por objeto ampliar la red pluvial con la construcción de 46 sumideros y 2.310 metros de conductos. Su fin es mitigar las anegaciones de origen pluvial, en la zona comprendida por las Av. Coronel Roca, Gral. Paz, Fernández de la Cruz, y Lisandro de la Torre, en el barrio de Villa Riachuelo.

## Cuenca White

### ***Estación de Bombeo Arroyo White***

Esta obra se había paralizado en febrero 2002 producto de la crisis y se reinició a fines del año 2004. Su objeto es la construcción de una Estación de Bombeo en la desembocadura del Arroyo White, que asegure el funcionamiento de la red de desagües pluviales en caso de sobre elevación del nivel de las aguas del Río de la Plata.

En relación a esta obra, es importante destacar que también se está tramitando una llamado a licitación para adquisición de nuevas bombas para la estación, a efectos de ampliar su funcionamiento, por un monto de \$ 2.200.000.

## Cuenca Medrano

### ***Aliviador calle Caracas***

Esta obra permitirá incrementar la capacidad de captación y conducción de agua proveniente de las lluvias para mejorar los niveles de escurrimiento de la red pluvial en Villa Pueyrredón bajo la calle Caracas.

## Sistema Boca – Barracas

### ***Readecuación del Emisario Principal de la Cuenca H***

Las obras proyectadas consisten en la construcción de un sistema de conductos, con sus sumideros, nexos y cámaras, que permitirán incrementar la capacidad de la red pluvial para la conducción del agua de precipitaciones, mitigando así problemas de inundaciones en La Boca, específicamente en la siguiente zona de influencia: calles Necochea, Lamadrid y Mtro. Brin.

## Napas Freáticas

### ***Bombas para la depresión de nivel freático***

Para solucionar los problemas de napas que sufren algunos sectores de la Ciudad, hemos llamado a una licitación para la localización, instalación y mantenimiento de bombas de pequeño porte, con el fin de mitigar los efectos causados por el ascenso del nivel freático. La zona de Influencia es: CGP 9 (Liniers y Mataderos), CGP 10 (Versalles, Villa Real, Monte Castro, Villa Devoto) y CGP 11 (Villa Crespo, Villa Gral. Mitre, Villa Sta Rita, Villa del Parque, La Paternal, Villa Ortúzar, Chacarita, Agronomía).

## **Mantenimiento de la Red Pluvial**

Integra el Sistema de Mantenimiento Urbano descrito en las páginas 30 y 32.

## INTERVENCIONES URBANAS

En éste plano, se eligieron aquellas que mejor pudieran revitalizar las áreas sobre las que actuaban, atrayendo corrientes de inversión privada en línea con los objetivos de largo plazo del Gobierno. Estas intervenciones, esencialmente entre otras de menor porte, conforman cuatro nudos clave:

- Area Central
- Corredor Verde del Oeste
- Demolición de la Cárcel de Caseros
- Centros comerciales barriales

### ○ Área Central

El eje central de las obras en el Área Central es peatonalizar la zona, aprovechando sus potencialidades, optimizando sus espacios públicos y dotándola de nuevos atractivos. Las obras comprenden el remozamiento de veredas, canteros, alumbrado y mobiliario urbano en general.

Por lo tanto, esta revitalización consolida al área como un fuertísimo núcleo de actividades económicas, administrativas, turísticas y culturales; insertando al Área Central en las ventajas que supone la expansión del consumo y la recreación en Buenos Aires con posterioridad a la jornada laboral, la afluencia masiva de turistas y el resurgimiento del comercio minorista en el nuevo contexto macroeconómico. Esta obra es convergente con los cambios planteados desde la infraestructura y desde la regulación para la movilidad, dado que el área posee la condición de núcleo regional.

Obra	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
Av. Diagonal Norte (Etapa I)	Inaugurada 22/12/03			0,7
Av. Diagonal Norte (Etapa II)	En ejecución	85%	3 meses	0,6
Corrientes, Lavalle y Uruguay	En ejecución	20%	11 meses	7,5
Plaza San Martín (Etapa I)	Inaugurada 13/08/04			0,4
Plaza San Martín (Etapa II)	En proceso licitatorio	-	8 meses	2,1
Pasaje Santos Discépolo	Adjudicado	-	3 meses	0,4
Lavalle Este	En proceso licitatorio	-	6 meses	1,1
Pasaje Tres Sargentos	En proceso licitatorio	-	4 meses	0,6

### Av. Diagonal Norte

La primera etapa de esta obra comprendió el tramo entre Cerrito y Libertad y consistió en nivelar las veredas con la calzada, conformando una calle con circulación vehicular restringida. También se realizaron nuevas veredas e instalaron equipamiento de iluminación pública y particularizada. Este nuevo espacio permite crear “terrazas”, ya que los comerciantes gastronómicos de la cuadra están habilitados a colocar mesas, de esta forma se expanden los cafés ubicados en el sector, generando lugares de esparcimiento para los turistas y usuarios cotidianos.

Actualmente, se está trabajando en el ensanche de la acera norte, entre Carlos Pellegrini y Suipacha, incluyendo la creación de dársenas de estacionamiento especiales para motos.

### Corrientes, Lavalle y Uruguay

El proyecto de intervención sobre la Av. Corrientes, en el tramo comprendido entre las calles Cerrito y Callao, prevé el ensanche de las aceras en ambos márgenes en aproximadamente 1,50 metros cada una, con renovación integral de los solados. La obra comenzó a ejecutarse sobre la acera izquierda evitando interferencias en el tránsito vehicular para luego continuar sobre la acera derecha. Está previsto el diseño diferenciado de esquinas e hitos de carácter cultural, que se completa con el desplazamiento de semáforos, reubicación de sendas peatonales y renovación de equipamientos de alumbrado público. Con referencia al tránsito, se construirán dársenas para estacionamiento de motos (2 por cuadra) y para turismo (1 por cuadra).

Asimismo, se está trabajando en el ensanche de las aceras de la calle Uruguay, entre Córdoba y Corrientes. La vereda Este, adquiere un ancho de seis metros en todo el tramo, suprimiéndose sobre este borde el estacionamiento existente. La acera Oeste también se amplía, aunque no lo hace con un ancho constante. El proyecto se completa con iluminación y forestación en toda su extensión.

En forma simultánea, se están ensanchando las veredas Sur de la calle Lavalle, entre Libertad y Callao, duplicando prácticamente su dimensión original. La concreción de este proyecto, sin reducir el ancho de la calzada, implica desactivar total o parcialmente los estacionamientos existentes sobre la vía pública en ese tramo de la calle Lavalle. La intervención incluye también completar la forestación existente.

### Plaza San Martín

La primera etapa de esta obra consistió en la reunificación de los dos sectores de Plaza San Martín, que en 1950 fueron divididos para abrir la calle Maipú. También se rediseñó todo el sector, con iluminación y construcción de canteros.

En una segunda etapa, se propone desactivar el estacionamiento situado frente a la fachada principal del Círculo Militar, generando en su lugar una plaza mediante la nivelación de calzadas y aceras existentes. La intervención prevé el acceso vehicular al edificio, que se demarcará mediante bolardos.

También se propone realizar la llegada de Florida a Plaza San Martín mediante la unificación de plazoletas y aceras existentes y el rediseño de la geometría de la calle Marcelo T. de Alvear, entre Florida y Maipú. Esta ampliación del área peatonal se suma a la plaza seca frente al Círculo Militar.

### Pasaje Santos Discépolo

La Ley 1.157 dispuso que esta arteria que une Lavalle y Callao con Corrientes, tuviera circulación peatonal exclusiva, que se efectivizará mediante la unificación de calzadas y aceras. Sólo se permitirá el acceso de aquellos vehículos que cuenten con estacionamiento fijo en el pasaje.

### Lavalle Este

La propuesta consiste en ampliar el recorrido peatonal existente, extendiéndolo desde San Martín hasta L. N. Alem. La intervención se completa con un cruce peatonal aéreo sobre la mencionada avenida, que culmina en Plaza Roma. Así se genera un recorrido peatonal desde la Av. 9 de Julio hasta el Luna Park.

### Pasaje Tres Sargentos

En este pasaje se nivelarán las veredas y la calzada; un proyecto similar al de Diagonal Norte, entre Cerrito y Libertad. La idea es generar un espacio peatonal y excluir al tránsito automotor.

### Av. 9 de Julio

Se propone su recuperación como troncal de distribución interna del tránsito local, y estimular el desarrollo de sus potencialidades para constituirse en una verdadera "avenida parque". Esta previsto que dicha avenida empalme con el completamiento de la Autopista Ribereña. Actualmente esta obra se encuentra en ejecución por parte de Autopistas Urbanas Sociedad Anónima ya que forma parte del cronograma de inversión del proyecto Anillo Vial.

## ○ Corredor Verde del Oeste

Con esta intervención, se generará un espacio verde por sobre la traza del ex-Ferrocarril Sarmiento; en esta primer etapa entre las calles Sánchez de Bustamante y Gascón. La obra producirá los siguientes beneficios para la Ciudad:

- Mejora sustancial de la conectividad norte-sur, eliminando una de las principales barreras físicas y simbólicas.
- Ampliación de espacios públicos y suelo urbano, y equipamientos para los barrios de Balvanera y Almagro.
- Emplazamiento de bancos, bebederos, puestos aeróbicos, juegos para niños, espejos de agua, forestación, plazas secas, ciclovías, etc.
- Soterramiento de las vías.
- Mejora de las condiciones operativas del sistema ferroviario y de las transferencias de pasajeros.
- Control de la polución ambiental y visual.

El programa implica beneficios no sólo para las personas que habitan los bordes de la traza, sino también para el resto de la Ciudad que contará con un nuevo espacio para la recreación y esparcimiento, y para todo el sistema de transporte a nivel local y metropolitano.

El proyecto, comprendiendo todas sus etapas, es una estructura continua que se desarrollará desde Once hasta Liniers, con una extensión de aproximadamente 9,5 km., como un parque lineal público con oferta de servicios y actividades recorriendo espacios urbanos de distintas características, y continuando en territorio metropolitano.

Obra	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
1ra. Etapa Corredor Verde del Oeste	Inicio de los trabajos de cateo: Marzo-05		24 meses	28,9

## ○ Demolición controlada de la Cárcel de Caseros

La obra consiste en la demolición del edificio de la antigua Cárcel de Caseros, y la integración del predio al tejido urbano de Parque Patricios, con la creación de un centro cultural, escuela, comercios, viviendas y espacios verdes. Es importante destacar que dicha intervención se complementa con la traza de la Línea "H", que obliga a obras conexas públicas y privadas a lo largo de la misma.

Dada la complejidad de la tarea a realizar, se ha elaborado un Plan de Contingencias Integral enfocado a la prevención, con medidas de seguridad tanto para las personas como para el contexto edilicio. Dicho plan fue confeccionado por un grupo interdisciplinario.

La ejecución de la primera implosión estaba programada para mediados de octubre del año 2004, pero debió reprogramarse para realizar la Audiencia Pública sobre el impacto ambiental del proyecto, llevada a cabo el 20 y 21 de diciembre del año 2004. Se terminó el informe con respuestas a las preguntas de la Audiencia, y se lo envió a la Dirección General de Política y Evaluación Ambiental.

Obra	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
1ra. Etapa Cárcel de Caseros	En ejecución	(*)	12 meses	6,7

(\*) Demolición manual 95% terminada, resta demolición mecánica

## Centros Comerciales Barriales

Se denomina Centros Comerciales de la Ciudad, impulsores del comercio minorista, a aquellas calles o avenidas que son reconocidas por su centralidad a escala barrial. La remodelación de los mismos apunta a crear un espacio público más seguro y amigable.

Las obras que se llevarán a cabo consisten en el mejoramiento integral de la vía pública, de acuerdo a la situación particular de cada caso, e implican la reparación de las veredas, colocación de bancos, cestos, bicicleteros, farolas, semáforos, refugios de colectivos, rampas, demarcación horizontal y vertical, y despeje de luminarias.

Las intervenciones en los centros comerciales corresponden a solicitudes de:

- Asociaciones
- Cámaras de Comerciantes
- Vecinos canalizadas a través del Presupuesto Participativo

Los Centros Comerciales Barriales en distintos estados del proceso de llamado a licitación son los siguientes:

Obra	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
Alvarez Jonte (CGP 10)	En Ejecución	12%	2 meses	0,3
San Martín (CGP 11)	Preadjudicado	-	2 meses	0,3
Murillo (CGP 11)	En proceso licitatorio	-	1 mes y 15 días	0,2
Artigas (CGP 12)	En proceso licitatorio	-	1 mes	0,1
Alberdi (CGP 9)	En proceso licitatorio	-	1 mes y 15 días	0,2
Chilavert (CGP 8)	En proceso licitatorio	-	1 mes y 15 días	0,2
Versalles (CGP 10)	En proceso licitatorio	-	1 mes y 15 días	0,1

Asimismo, los proyectos de Centros Comerciales Barriales que ya están finalizados y a punto de iniciar el proceso licitatorio son: Balbín (CGP 12), Nazca (CGP 11), Lope de Vega (CGP 10) y Saenz (CGP 4).

También se están elaborando proyectos para otros centros, a saber: Corrientes (CGP 11), Triunvirato (CGP 11) y Lacroze (CGP 140).

## SISTEMA DE MANTENIMIENTO URBANO

Estamos implementando un Sistema de Mantenimiento Urbano que genera intervenciones sistémicas y coordinadas, de carácter plurianual, con zonas de prioridades definidas técnicamente y conforme a una planificación. De esta manera, se mejoran los plazos y optimizan los procesos administrativos, superándose las demoras en la ejecución que generaban los continuos llamados a licitación por obras puntuales o aisladas de mantenimiento, dado que existen mecanismos estandarizados para su prestación.

Se aplica una política universal que asegura el acceso igualitario a la provisión de bienes públicos de calidad para toda la Ciudad.

Durante el año 2004, pusimos en marcha el Contrato de Gestión Vial y el Servicio de Limpieza, Mantenimiento y Reparación de sumideros. Asimismo, hemos avanzado en procesos licitatorios para contar durante el año 2005 con nuevos sistemas de mantenimiento en veredas, alumbrado y semáforos y estaciones de bombeo.

Obra	Estado	Grado de avance	Plazo de Ejecución	Inversión en \$ MM
Contrato de Gestión Vial	En ejecución	18% (*)	48 meses	205
Mantenimiento de la Red Pluvial	En ejecución	(**)	48 meses	68
Mantenimiento de Alumbrado Público	En proceso licitatorio	-	48 meses	156
Mantenimiento de la Red Semafórica	Preselección de oferentes	-	48 meses	73
Mantenimiento de Veredas y Vados	En proceso licitatorio	-	48 meses	240
Mantenimiento y operación de Estaciones de Bombeo	En proceso licitatorio	-	48 meses	12

(\*) Corresponden a la ejecución de 530 cuadras rehabilitadas, de las 3.000 cuadras proyectadas para todo el período. Al mismo tiempo, este contrato incluye el mantenimiento de las cuadras rehabilitadas desde el año 2001 a la fecha.

(\*\*) Para este contrato no se puede establecer un grado de avance general, ya que fundamentalmente se apunta a mantener limpios los sumideros, nexos y conductos de toda la Ciudad; independientemente de las obras de construcción que necesariamente deban ejecutarse.

## ○ Contrato de Gestión Vial

Durante el año 2004, se finalizó el relevamiento completo del sistema de pavimento de la Ciudad y se efectuó el llamado a licitación del Contrato de Gestión Vial que comenzó a ejecutarse en el mes de diciembre. Independientemente, las obras de rehabilitación se siguieron ejecutando alcanzando a casi 1.000 cuadras, que incluyen a 130 cuadras intervenidas dentro del Contrato de Gestión

Dentro de los 48 meses de duración del contrato, las empresas adjudicatarias atenderán todas las necesidades de diseño, construcción y conservación de la red vial, trabajando en las 12 zonas en que se dividió la Ciudad.

En el contrato también está previsto la demarcación vial de las calzadas (línea de frenado y sendas peatonales) para aumentar la seguridad peatonal en los barrios.

Además de las ventajas generales de un sistema de mantenimiento urbano, este contrato permite obtener las siguientes mejoras en la prestación del servicio:

- Metodología moderna y homogénea de servicio con estándar de calidad mínima
- Conocimiento del estado de la red vial, del valor del patrimonio vial y del rendimiento de los recursos, mediante la utilización de indicadores de desempeño vial
- Descentralización del control de aperturas en la vía pública, a cargo de las empresas adjudicatarias, efectuado en tiempo real y mejorando la calidad del proceso de cierre de las mismas
- Se aprovecha la temporada estival en forma integral mitigando las molestias por la ejecución de obras, optimizándose las tareas

## ○ Mantenimiento de la Red Pluvial

La Ciudad cuenta actualmente con 30.300 sumideros. Hasta junio del año 2004, la limpieza formaba parte del sistema de recolección de residuos, pero solo alcanzaba la limpieza de la cuba del sumidero y hasta un metro de profundidad no incluyéndose la limpieza completa del nexos y de los conductos. Para cumplir eficientemente con el servicio de mantenimiento se revisó la cuestión y cambió el sistema.

A mediados del año 2004, se creó y puso en marcha un nuevo Sistema de Limpieza, Mantenimiento y Reparación de sumideros, que ahora abarca también a los nexos y conductos; y prevé la realización de obras cuando se detectan problemas que requieren de una solución de ingeniería.

Esto, sumado a la implementación de un relevamiento permanente y a la ampliación de la cobertura horaria de la prestación, permite brindar un servicio de mayor calidad.

El sistema se ha organizado en 5 zonas de prestación, cada una a cargo de una empresa o UTE con experiencia en la materia.

Durante el segundo semestre del año 2004 dio comienzo este servicio efectuándose las siguientes prestaciones:

- 121.000 intervenciones de limpieza de sumideros, cámaras y nexos
- 170 intervenciones de reparaciones de sumideros, nexos y cámaras de inspección mediante la ejecución de obras menores
- 46.264 metros lineales de intervenciones de limpieza, sobre conductos secundarios de hasta 1.200 mm. de diámetro
- 2.546 reposiciones de tapas y rejas de sumideros y cámaras de inspección faltantes o con roturas

## ○ Mantenimiento de Alumbrado Público

Durante el año 2004, frente a la necesidad de modernización y actualización tecnológica del alumbrado público, a la par de las obras (3.051 cuadras iluminadas mejoradas), se avanzó en la preparación de una nueva licitación que tiene por objeto seleccionar a las empresas que mantendrán el alumbrado público de la Ciudad en los próximos cuatro años.

Su llamado está previsto para Junio de 2005 y su aplicación posibilitará:

- La corrección de las falencias del actual servicio
- Reestablecer el mantenimiento preventivo
- La homogeneización de la instalaciones
- Aumentar la agilidad de respuesta para casos no previstos
- Mejorar la seguridad de las personas
- Un mejor control de las contratistas y la evaluación de los resultados de cada tarea prevista
- Niveles de calidad constantes en el servicio de las empresas, mediante la aplicación de normas internacionales como las ISO 9000
- Obtener datos actualizados sobre las instalaciones existentes, los historiales de cada punto de luz y el rendimiento de los materiales

Para la aplicación de los nuevos contratos, la Ciudad se ha dividido en 6 sectores, cuyos límites coinciden con los de los actuales CGP. Cinco de ellos serán atendidas por las nuevas empresas contratistas y uno será atendido por el Gobierno de la Ciudad, actuando como sector testigo. La propiedad y capacidad de decisión sobre las instalaciones de Alumbrado Público, continúa en poder del Gobierno de la Ciudad.

Al mismo tiempo, durante el año 2005 se mejoró la iluminación de 930 cuadras.

## ○ Mantenimiento de la Red Semafórica

La Ciudad de Buenos Aires cuenta en la actualidad con 3.343 cruces semaforizados, de los cuales 51 se instalaron durante el año 2004. Se debe considerar que cada cruce semaforizado cuenta al menos con tres o cuatro semáforos de distinto tipo.

La incorporación de nuevos cruces responde a un análisis pormenorizado donde se contemplan:

- La demanda proveniente de los vecinos, canalizada a través del presupuesto participativo
- La seguridad
- El flujo de tránsito, a efectos de facilitar aún más la circulación sobre las vías urbanas, tornándolas más seguras y confiables

Desde el año 2004, se han comenzado a instalar semáforos peatonales con cuenta regresiva de tiempo de cruce, en arterias como la Av. 9 de Julio y Diagonal Norte, con el objeto de facilitar el cruce seguro de los peatones. Este año se incrementará la cantidad de este tipo de semáforos, los que se instalarán en arterias tales como Av. Del Libertador, Av. Figueroa Alcorta y Av. Paseo Colón.

Durante el año 2005, se implementará un nuevo Sistema de Mantenimiento de la Red Semafórica que permitirá:

- Incrementar la calidad en el mantenimiento, para la correcta operatividad de los sistemas, ante las modificaciones en las condiciones circulatorias, los daños producidos por accidentes y vandalismo, y la degradación natural de los materiales por el transcurso del tiempo
- Dar mayor seguridad a los usuarios de la vía pública, a través del mantenimiento de las instalaciones y el equipamiento de la señalización luminosa
- Modernizar tecnológicamente los comandos de tránsito

Actualmente la licitación se encuentra en proceso de evaluación de las ofertas económicas.

Asimismo, en el año 2005 se instalaron 9 cruces semaforizados y se remodelaron 3 cruces existentes.

## ○ Mantenimiento de Veredas y Vados

En base al relevamiento realizado durante el año 2004, se decidió implementar el Plan de Veredas 2005-2008. Dicho Plan presenta un esquema similar al aplicado para el mantenimiento del pavimento. La Ciudad será dividida en 12 zonas, al igual que el Contrato de Gestión Vial, con el objeto de realizar acciones conjuntas que garanticen intervenciones integrales en cada una de ellas.

Con este Plan, que actualmente se encuentra en proceso licitatorio, se construirán 2.000.000 m<sup>2</sup> de veredas y 500.000 m<sup>2</sup> de rampas para personas con necesidades especiales, lo que permitirá cubrir la necesidad total en materia de reparaciones y nuevas intervenciones.

No obstante, durante el año 2005 se ejecutaron 40.500 m<sup>2</sup> de veredas y 1.970 vados.

## ○ Mantenimiento y operación de Estaciones de Bombeo

Es prioritario, en algunas zonas de la Ciudad, tener un sistema de conservación, mantenimiento y operación de estaciones de bombeo que garantice su permanente funcionamiento las 24 horas los 365 días del año.

Por tal motivo, están en proceso licitatorio dos proyectos, uno para la zona de La Boca - Barracas y otro para bombas ubicadas en pasos bajo nivel de distintas zonas de la Ciudad.

El sistema de control de inundaciones de La Boca - Barracas está integrado por seis estaciones de bombeo, que impiden que el taponamiento hidráulico que genera el Riachuelo al sistema pluvial frente a eventos de sudestada (crecida del nivel del mismo), produzca anegamientos en la zona de influencia. De esta forma, bombean el agua de lluvia hacia el Riachuelo y al mismo tiempo impiden que en dirección contraria ingrese el agua del río. Desde la habilitación del sistema hasta la fecha no han vuelto a reiterarse las pasadas inundaciones, y actualmente se encuentra en proceso de licitación el Sistema de conservación, mantenimiento y operación de estaciones de bombeo, con el objeto de garantizar su permanente operatividad.

En forma simultánea, con el objeto de solucionar el problema de inundaciones en los viaductos de los Ferrocarriles Mitre, San Martín y Urquiza, se está licitando el mantenimiento, la limpieza periódica y la operación de las estaciones de bombeo localizadas en estos viaductos.

**CAPÍTULO II**

**AGENDA DE REFORMA ADMINISTRATIVA**

## AGENDA DE REFORMA ADMINISTRATIVA

Desde la Secretaría se impulsó un conjunto de iniciativas de reforma administrativa con los siguientes objetivos:

- Aumentar la capacidad de ejecución de recursos que fluían muy por encima de la posibilidad de ser aplicados
- Replantearse las formas de funcionamiento del proceso de inversión pública

Dichas iniciativas se han formalizado en distintos proyectos de ley y decretos detallados seguidamente.

### ○ Proyecto de Ley de Empresas Públicas (unidades ejecutoras)

Existen diversos entes de los cuales el Estado se vale para el cumplimiento de los cometidos que considera necesario asumir:

- Sociedades de Economía Mixta
- Empresas del Estado
- Sociedades Anónimas con Participación estatal Mayoritaria
- Sociedades del Estado

El sentido del Proyecto es establecer normas generales respecto de las entidades del sector público, con el objeto de fijar reglas comunes a su funcionamiento y que hacen a su relación con el Estado de la Ciudad; contribuyendo a encuadrar con claridad el funcionamiento de estas entidades en el ámbito local, e introduciendo modificaciones en la legislación de la Ciudad a fin de evitar contradicciones e incongruencias. Esto permitirá contar con unidades ejecutoras con autonomía real.

El Proyecto fue remitido a la Legislatura en el mes de marzo del año 2005.

## ○ Proyecto de Ley de Anillo Vial

Este Proyecto de Ley tiene por objeto mejorar la relación entre Concesionaria y Concedente, dentro de un marco legal orgánico y sustentable.

Se le otorga a Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) por el plazo de 20 años la concesión de obra pública de la Red de Autopistas y Vías Interconectadas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, plazo que asegura una razonable capacidad de repago. Se consolida a AUSA como unidad ejecutora del proyecto.

Los usuarios de la obra vial son quienes contribuyen a solventarla, dotando de equidad a la carga tributaria al no afectarse recursos de Rentas Generales.

Se faculta al Poder Ejecutivo de la Ciudad para realizar gestiones y celebrar convenios con la Nación y otras jurisdicciones.

Dicho Proyecto fue elevado a la Legislatura en el mes de septiembre del año 2004 y actualmente se está tratando en las comisiones respectivas.

## ○ Decreto de Incrementos en montos de licitación y adjudicación

En el mes diciembre del año 2004 el Poder Ejecutivo local dispuso mediante el Decreto N° 2.186 elevar el monto para llamados a licitación y adjudicación.

Para la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento dicho Decreto dispuso elevar el monto para los llamados a licitación y adjudicación hasta \$ 8.000.000, para procesos de contrataciones dentro de esta jurisdicción, con reducción de burocracia en el proceso licitatorio y acortándose los tiempos de puesta en ejecución de obras.

## ○ Proyecto de Ley del Sistema de Obras Públicas del G.C.A.B.A.

Este Proyecto de Ley organiza al sistema de Obras Públicas con base en el criterio de centralizar las políticas, normas, información y control de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento y descentralizar la gestión operativa, la que estará a cargo de unidades ejecutoras, con excepción en esto último, de las obras que contrate o ejecute la propia Secretaría.

Se definen tanto las funciones de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento como los datos mínimos que deberá contener el Sistema de Información de Obras Públicas.

Se establecen tanto la programación de las Obras Públicas como su Modo de Ejecución.

Se disponen normas sobre:

- La Contratación, creándose un Registro de Constructores de Obras Públicas; con regulaciones sobre personas habilitadas para contratar, selección de contratistas, publicidad de los llamados a licitación y concursos, presentación, evaluación de propuestas y adjudicación, contenido y forma de los contratos, facultades y obligaciones
- La Ejecución, con normas sobre las alteraciones y modificaciones de los contratos (redeterminación de precios), certificación y pago, y recepción de las obras
- La Rescisión de los Contratos
- Las Penalidades y Sanciones

**CAPÍTULO III**

**AGENDA DE PLANIFICACIÓN**

## AGENDA DE PLANIFICACIÓN

Al priorizarse el comienzo a un conjunto de obras que permitieran aprovechar adecuadamente el momento fiscal, se postergó necesariamente encarar los problemas de planificación que:

- Conviertan a la inversión pública en política de Estado, conforme a un plan preestablecido
- Le otorgue consenso y legitimidad al Plan de obras en intervenciones iniciadas
- También, pero con mucho más retraso, se están elaborando proyectos que apunten, a través del Consejo del Plan Urbano Ambiental, a regular el mercado inmobiliario

En este sentido, se encararon distintos proyectos, como ser:

- Proyecto de Ley de Plan Urbano Ambiental
- Proyecto de Ley de Sistema de Obras Públicas
- Proyecto de Ley de Recuperación de Edificios Existentes
- Proyecto de Transferencia de Capacidad Constructiva

### ○ Proyecto de Ley de Plan Urbano Ambiental

En el mes de mayo del año 2004 se remitió a la Legislatura el Proyecto de Ley de Plan Urbano Ambiental, siendo las principales estrategias de transformación que se proponen:

- Consolidar y completar el centro de la aglomeración en su riqueza polifuncional
- Redimensionar y rehabilitar la infraestructura de transporte portuaria, ferroviaria y aérea, como las grandes puertas de acceso a la Ciudad,
- Equilibrar el desarrollo urbano consolidando el Corredor Sur
- Vincular transversalmente los corredores (norte, oeste y sur) potenciando los centros y subcentros locales
- Poner en valor el sistema de grandes parques y configurar un eje verde en el Corredor del Oeste
- Realizar una operación física y social compartida con la Provincia tomando como eje al Riachuelo

### ○ **Proyecto de Ley del Sistema de Obras Públicas del G.C.A.B.A.**

En este Proyecto, incluido en la Agenda de Reforma Administrativa, se incorpora desde la Agenda de Planificación la centralidad de asignación de prioridades de inversión a la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento.

### ○ **Proyecto de Ley de Recuperación de Edificios Existentes**

Se está trabajando en una propuesta que tiene como objetivo incentivar la recuperación del patrimonio edilicio existente y el estímulo de la inversión privada.

El Proyecto de Ley que se propone, modificará las normas actuales del Código de Planeamiento, permitiendo de esta manera mayor amplitud y flexibilidad para realizar obras de ampliación y reciclaje. Con la nueva Ley de Edificios Existentes, se busca impulsar la industria de la construcción en la Ciudad, produciendo una importante modificación reglamentaria que estimulará la inversión sobre el patrimonio edilicio ya existente, mejorando las condiciones del espacio público en toda la Ciudad de Buenos Aires.

### ○ **Proyecto de Transferencia de Capacidad Constructiva**

Es un Proyecto que plantea un resarcimiento al titular de un bien catalogado mediante la transferencia de su capacidad constructiva a otra parcela en el ejido de la Ciudad de Buenos Aires con exclusión del Area Central.

Uno de los problemas que se plantean ante la catalogación de edificios con alto valor patrimonial es que uno de los requisitos de esa catalogación radica en la conservación de los mismos.

Asimismo, se tiene en cuenta que el vendedor de su capacidad constructiva obtenga el monto del valor de esa capacidad contra un proyecto de mejoramiento de su hábitat, el cual deberá estar previamente acordado con el Organismo de Aplicación del Distrito APH, y cuotificado contra avance de obra.

A la fecha se está evaluando si el Proyecto se presenta como Resolución, Decreto o Convenio Urbanístico. Para esta última alternativa es necesario su elevación a la Legislatura y su promulgación por Ley del Convenio.

Asimismo, se está intentando hacer converger en una única línea de pensamiento los desarrollos del Plan Estratégico con los del Consejo del Plan Urbano Ambiental, mediante reuniones impulsadas desde la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento, a efecto de que ambos organismos actúen en forma coordinada.

**CAPÍTULO IV**

**AGENDA DE CONFORMACIÓN DEL CONSENSO EN  
TORNO AL PROGRAMA DE GESTIÓN Y REFORMAS**

## AGENDA DE CONFORMACIÓN DEL CONSENSO EN TORNO AL PROGRAMA DE GESTIÓN Y REFORMAS

Se procuró legitimar la agenda de trabajo por la vía de su difusión en todos los ámbitos, impulsando el monitoreo de su grado de avance, y la participación ciudadana tanto en la asignación de recursos como en el control de las obras.

### *DIFUSIÓN Y MONITOREO DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA*

En este sentido se utilizaron los siguientes mecanismos, institucionales, sociales y barriales, que tienen por objeto generar consenso en torno a la agenda de trabajo y también facilitar la rendición de cuentas sobre su marcha.

#### **○ Mecanismo Institucional**

Se incorporó la agenda de gestión y su posterior evolución en los discursos pronunciados por el Jefe de Gobierno en la apertura de Sesiones Legislativas del año 2004 y 2005, obrando como una presentación de la agenda de trabajo y un control de su cumplimiento con carácter institucional.

Además, de las presentaciones ante la Legislatura con motivo del tratamiento del Presupuesto anual, el Sr. Secretario ha comprometido su asistencia personal en forma trimestral a efectos de informar sobre la marcha del Plan de Infraestructura.

## ○ Mecanismo social y barrial

Se encararon las siguientes acciones:

### **Difusión del Plan de Infraestructura en los barrios**

En el transcurso del año 2004, el Secretario de Infraestructura y Planeamiento acompañado por Subsecretarios y Directores Generales de las distintas áreas de la Secretaría, efectuó la presentación del Plan de Obras 2004 ante a vecinos y asociaciones barriales.

Se realizaron 19 encuentros, entre mayo y noviembre de 2004, a los que concurrieron alrededor de 1.600 vecinos y se contactaron más de 260 asociaciones vecinales. El objetivo de estas reuniones, realizadas con la participación de los Directores de los respectivos Centros de Gestión y Participación (CGP), fue dar a conocer a los vecinos la programación de obras que la Secretaría tiene prevista para el próximo trienio, en cuanto a obras de infraestructura y desarrollo urbano. Asimismo, se comunicó sobre el desarrollo y ejecución de un Plan de Mantenimiento Urbano que, en forma sistémica, encara la puesta en valor y conservación de luminarias, sumideros, pavimento, semáforos y veredas dentro del territorio de cada CGP.

En las presentaciones se entregó un plano de cada CGP, georeferenciando las obras de esta Secretaría, situación que permitió dar a conocer a los vecinos las intervenciones que se prevén ejecutar en cada barrio.

En dichas reuniones se promovió la participación entre los presentes y se propició el debate sobre los temas expuestos. Asimismo, se relevaron demandas que fueron derivarlas a las áreas correspondientes para su estudio y/o respuesta.

La información provista a los vecinos permite promover en los mismos la participación, otorgándoles herramientas para identificar los actores que intervienen en la Ciudad y el lugar que ocupa cada uno de ellos: Gobierno de la Ciudad, CGP's y empresas privadas.

A partir del mes de Abril de 2005, se retomará la realización de estos encuentros barriales, incorporándose la ejecución de obras que han dado comienzo desde la visita inicial del año 2004.

### Comunicación directa con vecinos sobre políticas y obras

Durante el año 2004, la Secretaría, a través del Área de Relaciones Institucionales y con la Comunidad, llevó a cabo diversas acciones de comunicación directa con vecinos, mediante la entrega de un material informativo en un perímetro dado, a efectos de informar a escala local acerca de las obras y las políticas implementadas, relevándose observaciones y sugerencias. En total se estableció una comunicación directa con, aproximadamente, 50.000 vecinos de la Ciudad de Buenos Aires.

Fueron encarados con esta modalidad la difusión de las tareas de pavimentación, obras del canal aliviador del Arroyo Vega y obras de alumbrado, entre otras. Asimismo, se trabajó sobre las políticas implementadas por la Subsecretaría de Tránsito y Transporte: Nuevas normas para la Carga y Descarga de mercadería en el macrocentro, estacionamiento medido, reordenamiento de tránsito, etc.

## PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En lo atinente al impulso a la participación ciudadana o la apertura del Estado a la sociedad, se avanzó en lo siguiente:

### Desconcentración presupuestaria

A efectos de dar respuesta a demandas vecinales no contempladas en el Plan de Infraestructura y de trabajar en la institucionalización de mecanismos de control ciudadano sobre la utilización de los recursos públicos, la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento descentralizó \$ 16 millones de su presupuesto para ser tratado en el marco del Plan de Presupuesto Participativo 2005.

Esta medida, comunicada públicamente a los directores de los 16 CGP, fue acompañada por los correspondientes planos preparados por la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento, donde se encuentran georeferenciadas las obras programadas para el año 2004. A partir de allí, se realizó un seguimiento continuo de todo el proceso de trabajo, participando de las reuniones con vecinos, asesorando a los CGP e interactuando permanentemente con la Coordinación del Plan de Presupuesto Participativo, brindando asesoramiento sobre factibilidad de los proyectos presentados.

Estas 16 reuniones sobre el Presupuesto Participativo 2005, de las que participaron un total de 180 consejeros vecinales, así como la Paritaria especial que en forma exclusiva se realizó para esta Secretaría, constituyeron un ámbito de intercambio, diálogo y construcción de consensos entre vecinos y funcionarios en la que se han votado un total de 250 prioridades.

A continuación se describen las prioridades por área votadas en el Presupuesto Participativo 2005:

Dirección General	Cantidad de prioridades	Detalle
Hidráulica	2	Sumideros
Alumbrado Público	33	Repotenciación y colocación de luminarias
Obras Públicas	93	Veredas, rampas, pavimento, bacheo, etc
Tránsito y Transporte	117	Semáforos, señalización, etc
Desarrollo Urbano	5	Puesta en valor del espacio público
<b>Total</b>	<b>250</b>	

El avance de ésta medida para el Presupuesto Participativo 2006, que se tratará durante el año 2005, se concreta en la duplicación de fondos asignados, es decir que se descentralizarán \$ 32 millones.

### Monitoreo vecinal del mantenimiento urbano

Mientras se avanza en el proceso de implementación de las Comunas en la Ciudad de Buenos Aires, desde la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento hemos comenzado a trabajar en mecanismos de participación vecinal específicos para aquellos aspectos de la política de infraestructura que se implementan a escala barrial.

En este sentido, se están incorporando a los sistemas de mantenimiento urbano el control descentralizado de las obras realizadas y/o servicios prestados por las empresas contratistas a cargo de los Centros de Gestión y de la propia participación vecinal.

**CAPÍTULO V**

**RESULTADOS DE LA GESTIÓN**

## RESULTADOS DE LA GESTIÓN

### ○ Ejecución Presupuestaria

En relación a los recursos presupuestarios a cargo de la Secretaría, para el año 2004, su ejecución ha sido la siguiente:

Año 2004	Crédito Vigente	Definitivo	Def./Créd. Vigente
	En \$ MM		En Porcentaje
Total general (*)	367	260	71%
Inversión Pública	293	196	67%

(\*) No incluye Personal

Con respecto al año 2005, se detallan los siguientes estados en el gasto:

- Preventivo (gasto comprometido administrativamente)
- Definitivo (gasto ejecutado efectivamente)
- Proyectado (ejecución de gasto a alcanzar de acuerdo a la evolución del Plan de Infraestructura).

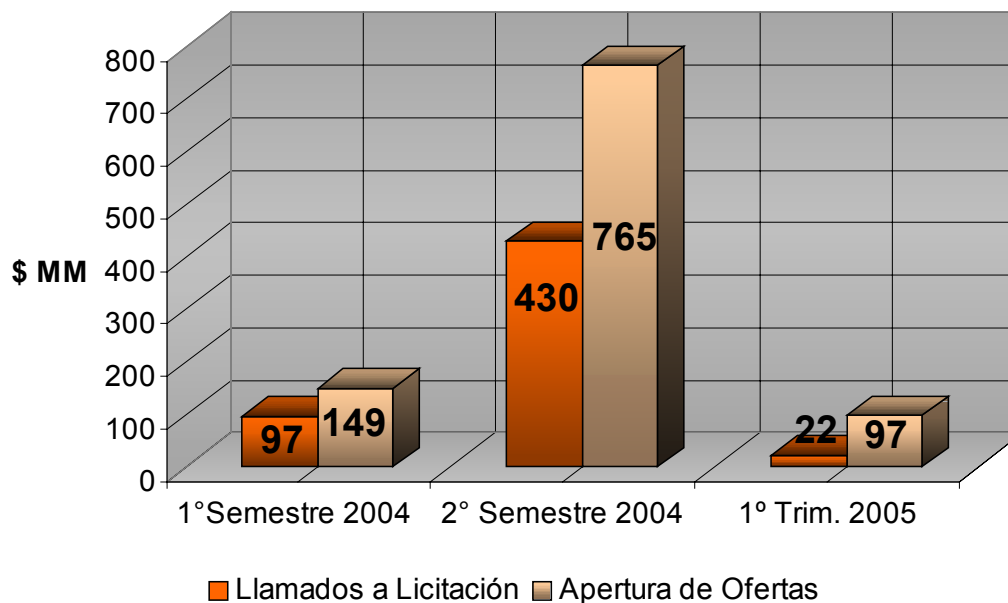
Año 2005	Crédito Vigente	Preventivo	Definitivo	Proyectado al 31-12-05	Prev./Créd. Vigente	Def./Créd. Vigente	Proy./Créd. Vigente
	En \$ MM				En porcentaje		
Total general (*)	544	189	65	435	35%	12%	80%
Inversión Pública	496	123	57	397	25%	11%	80%

(\*) No incluye Personal

La conformación de la ejecución proyectada se funda en que el 72% del presupuesto del año 2005 descansa en obras en ejecución desde el comienzo del año, tal como lo describe el cuadro que continua.

Estado de las obras	En \$ MM	En porcentaje
En Ejecución	358	72%
En Adjudicación	8	2%
En Proceso Licitatorio	88	17%
En Proyecto	43	9%
<b>Total</b>	<b>496</b>	<b>100%</b>

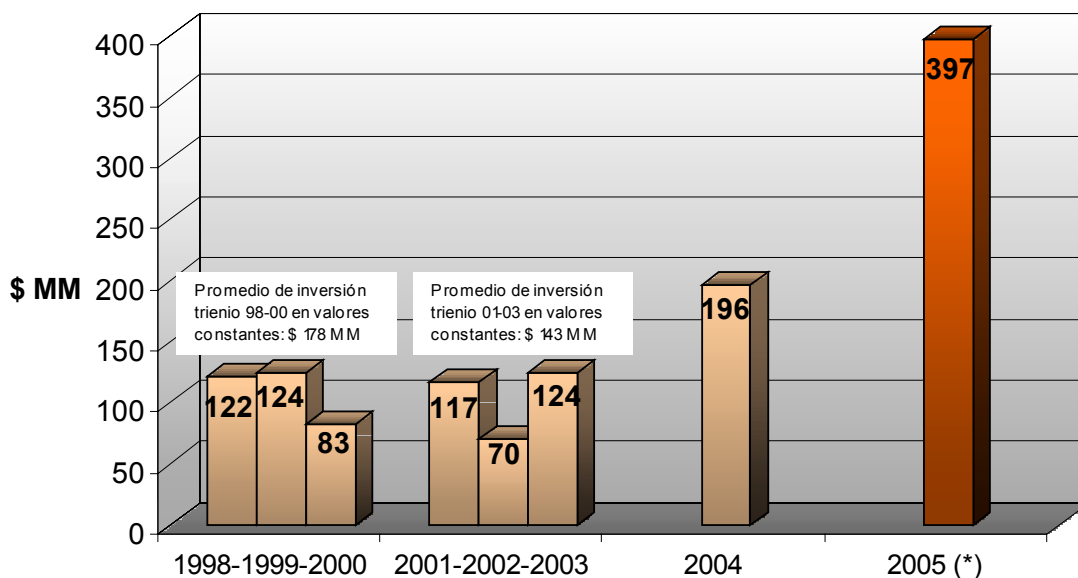
Del mismo modo que el cuadro anterior permite, razonablemente, inferir una tasa de inversión efectiva del 80% del gasto presupuestado, en virtud del inicio de ejecución del Plan de Infraestructura. El cuadro que sigue revela el esfuerzo del despliegue administrativo de la agenda prevista, tal como se aprecia en la aceleración de los montos licitados (teniendo en cuenta los 200 días promedio de un trámite).



Se puede entonces concluir, que el año 2004 fue el de la construcción, legitimación y legalización administrativa de la agenda de infraestructura. El año 2005 es el de puesta en marcha de las obras incluidas en dicha agenda.

## **○ Inversión Pública**

En función del objetivo de aumentar significativamente la inversión pública de la Ciudad la Secretaría desarrolló un Plan y lo está llevando a cabo, de manera tal que se volcó en obras \$ 195,7 millones en el año 2004 y, se va a duplicar esa cifra en el año 2005, cuando la media a precios constantes era sensiblemente menor.



(\*) Ejecución Proyectada

**Fuente: Cuentas de inversión y Ley 1.544 y Presupuesto 2005**