

**FOROS PARTICIPATIVOS
PARA BUENOS AIRES SUSTENTABLE**

**EL AGUA
EN BUENOS AIRES
Y
AIRE Y RUIDO
EN BUENOS AIRES**

**P R O P U E S T A S
C O N S E N S U A D A S**

FUNDACIÓN CIUDAD

**FOROS PARTICIPATIVOS
PARA BUENOS AIRES SUSTENTABLE**

“El Agua
en Buenos Aires”

y

“Aire y Ruido
en Buenos Aires”

**PROPUESTAS
CONSENSUADAS**

FUNDACIÓN CIUDAD

Agradecimientos _____

La Fundación Ciudad agradece la generosa colaboración de todos los participantes, verdaderos protagonistas de los Foros, cuyo trabajo hizo posible la elaboración de estas conclusiones.

Asimismo agradecemos el apoyo de AVINA, FUNDACIÓN BUNGE Y BORN y BANCO GENERAL DE NEGOCIOS.

Índice

Fundación Ciudad	4
Foros Participativos para Buenos Aires Sustentable	5
Conclusiones del Foro “El Agua en Buenos Aires”	7
Conclusiones del Foro “Aire y Ruido en Buenos Aires”	13
Encuesta de opinión	22

FUNDACIÓN CIUDAD

La **Fundación Ciudad** se constituye en Buenos Aires el 23 de Febrero de 1995, con el objetivo de contribuir a la preservación y el desarrollo de la calidad de vida urbana en nuestro país.

Para el logro de sus objetivos la Fundación informa, educa y fundamentalmente promueve la participación ciudadana a través de la organización de foros, debates, seminarios y actividades de difusión.

La Fundación, por medio de estas actividades, se propone instalar los problemas urbanos en la agenda pública y generar una amplia deliberación con el objeto de buscar soluciones consensuadas y comunicarlas a quienes formulan las políticas públicas.

AUTORIDADES

Consejo de Administración

PRESIDENTE: Sra. Marta Chopitea de Carbó

VICEPRESIDENTE: Sra. Andreína de Luca de Caraballo

SECRETARIO: Dr. Salvador Carbó

TESORERO: Sr. Francisco Bausili

PROTESORERO: Dr. Germán de Elizalde

Coordinación General

Lic. María Gowland

Coordinación de Programas

Sra. Mora G. C. de Arauz

Comisión de Programas

Lic. Andrea Ferrarazzo

Sra. Sara J. de Cortés Conde

Prof. Carmen Dolores Manfredi de Frondizi

Dr. Javier María García Elorrio

FOROS PARTICIPATIVOS PARA BUENOS AIRES SUSTENTABLE

Los Foros Participativos constituyen un espacio pluralista e independiente en el cual se reúne la ciudadanía para discutir problemas comunes de interés público. Allí los participantes pueden expresar sus opiniones, escuchar distintos puntos de vista, reflexionar, deliberar, analizar las diferentes opciones de solución, evaluar sus costos y beneficios y finalmente consensuar propuestas que serán presentadas a quienes tienen el poder de decisión.

Objetivo de los Foros Participativos

El objetivo de los Foros Participativos es instalar un tema tanto en la opinión pública como en la agenda política.

La experiencia del Programa Foros Participativos para una Ciudad Sustentable constituye un nuevo modelo de toma de decisiones y una cultura política diferente, en la cual la voz de la ciudadanía es tenida en cuenta por las autoridades.

Impacto

Las propuestas surgidas de los Foros y presentadas ante las autoridades competentes, constituyen un importante insumo para el diseño de las políticas públicas.

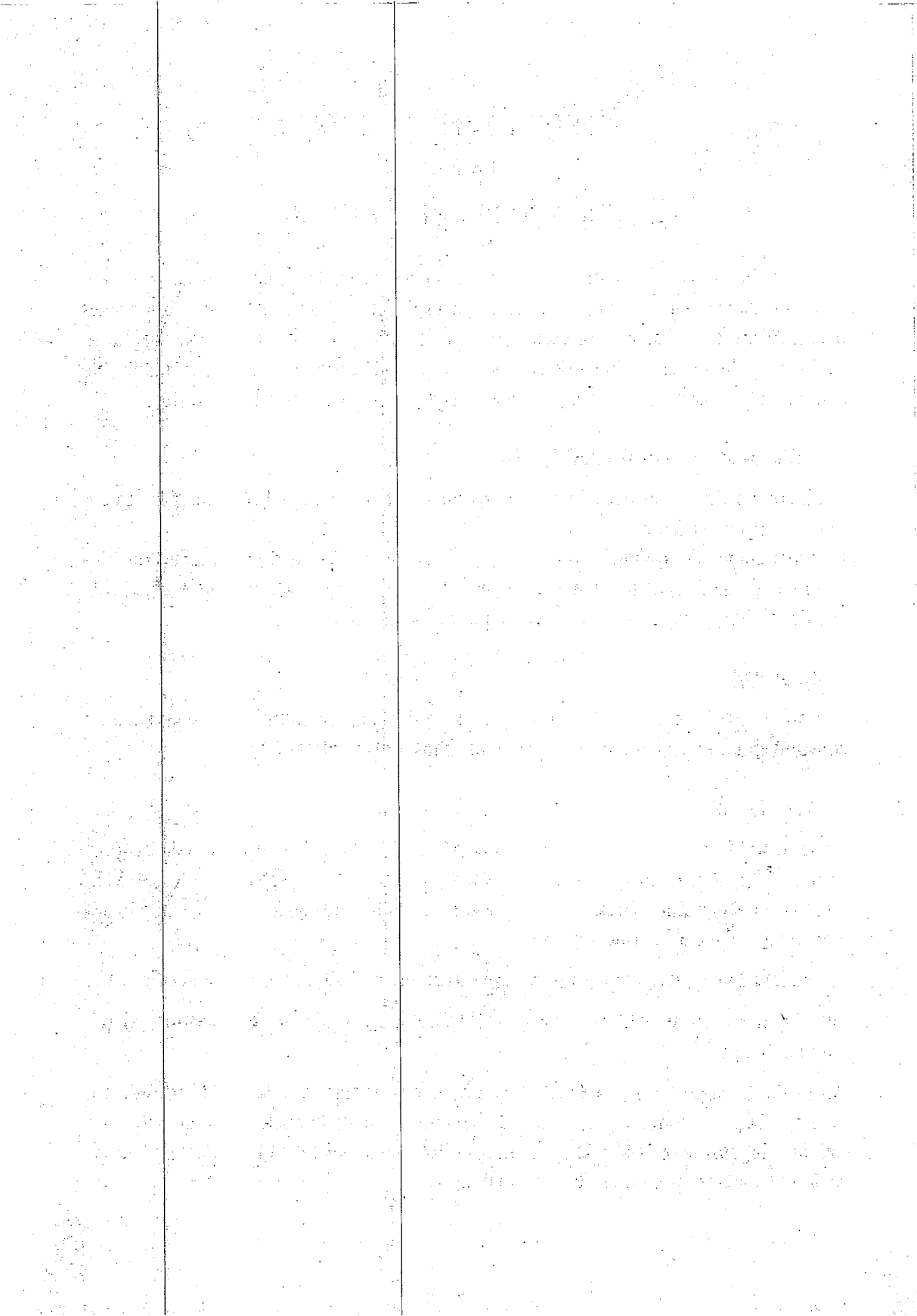
Antecedentes

La serie de Foros Participativos para Buenos Aires Sustentable se inicia con el **Foro “Diagnóstico Ambiental”** realizado en Puerto Madero, el 5 de septiembre de 1998. El objetivo fue determinar cuáles son las prioridades de la ciudadanía sobre la calidad ambiental en la Ciudad de Buenos Aires.

Las conclusiones fueron la base para la realización, en 1999, de los siguientes Foros:

“El Agua en Buenos Aires” (Mayo 1999), **“Aire y Ruido en Buenos Aires”** (Noviembre 1999).

Por medio de la presentación de estas recomendaciones ante los distintos niveles de gobierno, medios de comunicación, organizaciones no gubernamentales, instituciones educativas y organizaciones barriales, los Foros ofrecen una posibilidad concreta de participación ciudadana en asuntos de interés público.



CONCLUSIONES DEL FORO “El Agua en Buenos Aires”

El Foro “**El Agua en Buenos Aires**” se desarrolló en la Ciudad de Buenos Aires durante los días 14 y 15 de mayo de 1999, en el Salón de los Escudos del Correo Central, con la asistencia de más de 200 personas entre las cuales se encontraban expertos, legisladores, educadores, vecinalistas y ciudadanos comprometidos con la calidad de vida.

El objetivo fue elaborar propuestas consensuadas de políticas públicas para la solución de los problemas del agua en la Ciudad de Buenos Aires.

Los paneles integrados por expertos aportaron distintas visiones sobre la problemática del agua.

Los participantes recibieron, con anterioridad al Foro, un Documento Base y una Guía de Trabajo elaborados por la Fundación Ciudad. Este material, producto de una minuciosa investigación previa, les permitió asistir al Foro con una información básica compartida por todos.

La metodología consistió en el análisis y la deliberación sobre opciones de solución.

Los temas sobre los cuales se elaboraron opciones fueron los siguientes:

- Los Usos para el Río de la Plata.
- La Calidad del Agua de Consumo.
- El Manejo Racional del Agua.
- El Control de la Contaminación.
- La Participación Ciudadana en la Regulación y el Control.

La deliberación culminó con la elaboración de las propuestas consensuadas para el tema del Agua en Buenos Aires.

Esta publicación presenta dichas propuestas respetando la redacción de los participantes.

Usos para el Río de la Plata

Para la cuestión de los **Usos para el Río de la Plata**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. El río para todos los usos.
2. El río para nadar.
3. El río como paisaje.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada **“El río para todos los usos y para todos los ciudadanos”**, cuyos elementos centrales son:

- La conservación de los recursos naturales para las nuevas generaciones.
- El valor recreativo del río.
- El derecho de todos los sectores al acceso libre y gratuito al río.

Se propuso un tratamiento gradual del problema en tres etapas con metas cuantificables y verificables, el cual implica:

Primera Etapa: **La mejora del aspecto escénico de la Ribera.**

Segunda Etapa: **La rehabilitación parcial del Río para la recreación con contacto directo.**

Tercera Etapa: **El aprovechamiento integral del cuerpo de agua para todos los usos**, incluidos los más exigentes como la pesca para consumo, los deportes con contacto directo con el agua y la protección de la vida acuática.

Calidad del Agua de Consumo

Para el problema de la **Calidad del Agua de Consumo**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. La renovación de la red de distribución de agua.
2. La reducción de la cantidad de cloro en el agua de consumo.
3. La potabilización mediante ozonización del agua de consumo.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada “**Calidad asegurada del agua potable**”, cuyos elementos centrales son:

- Asegurar la calidad del agua para consumo humano, por los métodos que los técnicos consideren más aptos.
- Garantizar un servicio de agua potable y de cloacas para todos los habitantes del área metropolitana, antes de implementar tecnologías costosas como la ozonización o la renovación total de la red.

Manejo Racional del Agua

Para la cuestión del **Manejo Racional del Agua**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. La concientización y educación sobre el cuidado del recurso.
2. La obligatoriedad de la instalación de medidores de agua para edificios nuevos.
3. La obligatoriedad de la instalación de medidores de agua para todos los usuarios.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta denominada “**Educación y difusión**”, dirigida a lograr:

- La educación para la conservación del recurso.
- La responsabilidad del ciudadano en el buen uso del recurso agua.
- Un cambio de hábitos para evitar el derroche.

Control de la Contaminación

En cuanto al problema del **Control de la Contaminación**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. Optimizar el sistema de control vigente.
2. Incluir al concesionario en el régimen de control de la contaminación industrial.
3. Incorporar negociaciones intersectoriales entre las autoridades, el concesionario de agua y las cámaras industriales.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la siguiente propuesta: **“El Estado implementará el control de la contaminación. Las estrategias deberán ser consensuadas en negociaciones intersectoriales con la presencia de las organizaciones no gubernamentales, las industrias, las universidades y los ciudadanos”**. Los elementos centrales de esta propuesta son:

- El Estado deberá ejercer el control de la contaminación.
- Las Universidades deberán aportar el conocimiento.
- Las organizaciones no gubernamentales deberá asegurar la transparencia del proceso de control.
- La participación en las negociaciones de los sectores interesados (las autoridades, el concesionario y las cámaras industriales) deberá garantizar el cumplimiento de las normas.

Regulación y Control

En materia de **Regulación y Control de la Gestión del Agua**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. La creación de **Consejos Distritales** que correspondan a unidades territoriales como los Centros de Gestión y Participación, comunas o reparticiones del Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios (ETOSS).
2. La creación de la figura del **Director/Usuario**, persona que integre el Directorio de los Entes Reguladores en nombre de los usuarios
3. La convocatoria a **Audiencias Públicas** obligatorias para temas fundamentales como la modificación de tarifas y de los planes de inversión.
4. La implementación de un **Consejo Consultivo de Usuarios** y sus asociaciones, como consultor del Ente Regulador¹.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta denominada “**Consejos Distritales y Audiencias Públicas**”, cuyos elementos centrales son:

- La transparencia de los procesos de regulación y control.
- La protección a los usuarios.
- La descentralización del control.
- La implementación de las Audiencias Públicas con difusión de la información y debate previo de las propuestas.

¹ El consejo consultivo de usuarios fue creado por Resolución N° 140/99 del Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios (ETOSS).

CONCLUSIONES DEL FORO

“Aire y Ruido en Buenos Aires”

Este Foro fue declarado de interés del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el día 25 de noviembre de 1999, por Decreto N° 2241, Exp. N° 66688/99.

El Foro “**Aire y Ruido en Buenos Aires**”, se desarrolló durante los días 26 y 27 de noviembre de 1999, en el Salón de los Escudos del Correo Central de la Ciudad de Buenos Aires.

Asistieron al Foro doscientas sesenta personas, que participaron activamente en los talleres de deliberación y acordaron **propuestas consensuadas** para mejorar la calidad del aire y reducir el ruido en Buenos Aires.

Los inscriptos recibieron una Guía de Trabajo, elaborada por la Fundación Ciudad, que les permitió asistir al Foro con información básica compartida.

Los paneles integrados por expertos aportaron distintas visiones sobre la problemática del aire y el ruido.

La metodología consistió en el análisis y la deliberación de una serie de opciones de solución para los siguientes temas:

- Las fuentes de emisión gaseosa y sonora.
- La renovación del parque automotor.
- Los combustibles más limpios.
- La reducción de otros ruidos.
- La gestión del transporte.
- La gestión urbana.
- La calidad de aire y sonora.
- El cambio de cultura.

La deliberación culminó con la elaboración de las propuestas consensuadas para el tema aire y ruido en Buenos Aires.

Esta publicación presenta dichas propuestas respetando la redacción de los participantes.

Fuentes de Emisión

Respecto del problema de las **Fuentes de Emisión** gaseosa y sonora, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. Realizar un inventario y monitoreo constante de las fuentes de emisión.
2. Crear una normativa coherente para el Area Metropolitana
3. Implementar sistemas de control de las emisiones.
4. Promover la participación de la ciudadanía en la regulación y el control de las fuentes de emisión.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada “**Normativa y Control Metropolitano**” que incluye los siguientes puntos:

- La necesidad de una normativa y un sistema de control compatibles para las fuentes de emisión en el Área Metropolitana.
- La participación de las organizaciones no gubernamentales en la regulación y el control de la contaminación, con distintas modalidades.
- La implementación de un inventario y un sistema de monitoreo de las fuentes de emisión, como herramienta necesaria, sin que por eso se retrasen medidas concretas e inmediatas de control.

Los participantes propusieron un tratamiento gradual del problema de las fuentes de emisión que prevé dos tiempos.

Para el corto plazo proponen:

- Garantizar el cumplimiento y aplicación de las normas vigentes.
- Implementar la compatibilización normativa a través del Convenio AMBA entre las Legislaturas de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad de Buenos Aires.
- Promover una Ley Nacional de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental que fije un “piso” de exigencias mínimas para las fuentes de emisión. Luego las distintas jurisdicciones podrán establecer pautas más estrictas en sus respectivos ámbitos .

Para el mediano y largo plazo proponen:

- La creación de un organismo suprajurisdiccional que cuente con tribunales y fondos propios, provenientes de las tarifas de verificación, multas y otras fuentes específicas de financiación.
- La participación de las organizaciones no gubernamentales en este organismo.
- La elaboración de un Código Ambiental Nacional.

Renovación del Parque Automotor

Con respecto a la **Renovación del Parque Automotor**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. Sacar de circulación a los autos viejos.
2. Implementar un “Plan Canje Bonificado”² para la compra de vehículos no contaminantes.
3. Fijar patentes diferenciales que premien a los vehículos no contaminantes.
4. Eliminar las excepciones previstas en el Decreto 779/95³.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta denominada “**Renovación del parque automotor mediante incentivos**” que contempla la conversión del parque automotor de pasajeros y de carga con la siguiente modalidad:

Para el corto plazo proponen:

- La aplicación de incentivos fiscales tales como patentes diferenciales para vehículos no contaminantes.
- La finalización del Plan Canje el cual le costó al país 450 millones de dólares que pudieron destinarse a otras áreas como educación, salud, etc.
- La eliminación de las excepciones previstas en el decreto 779/95.
- Una mayor exigencia en las revisiones técnicas de los automotores.

Para el mediano y largo plazo proponen:

- La reducción del período de operación de los vehículos de transporte público de diez a seis años.
- Un período de diez a quince años de vigencia para los autos privados
- Exenciones impositivas para la producción de vehículos menos contaminantes de bajo costo.

² Plan Canje: Decreto 35/99 por el cual se reconoce un crédito de hasta \$4000 para la compra de un vehículo 0 km., a quien entregue para el desguace su auto de más de 10 años de antigüedad. (Ver pág. 51 de la Guía de Trabajo “Aire y Ruido en Buenos Aires” de la Fundación Ciudad.)

³ El Decreto 779/95 autoriza a la Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable a otorgar a las terminales automotrices, excepciones al cumplimiento de los límites máximos de emisión de escapes.

Combustibles más Limpios

En lo referente a **Combustibles más Limpios**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. Reducir el valor de las patentes para los vehículos con tecnologías limpias.
2. Implementar la conversión obligatoria a combustibles poco contaminantes.
3. Implementar la conversión gradual a combustibles poco contaminantes.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada “**Conversión Gradual Obligatoria**” que contempla:

Para el corto plazo proponen políticas de incentivos tales como:

- La asignación de impuestos a los combustibles, según su potencial contaminante.
- La reducción del valor de las patentes a los vehículos alimentados por combustibles menos contaminantes.
- La implementación de incentivos para las empresas de transporte que utilicen combustibles menos contaminantes.

Para el mediano plazo proponen:

- La conversión obligatoria gradual del parque automotor a combustibles menos contaminantes.

Para el largo plazo proponen:

- La investigación y el desarrollo de motores impulsados por fuentes de energía renovables y poco contaminantes.

Reducción de “Otros Ruidos”

Con respecto al tema **Reducción de “Otros Ruidos”** tales como sirenas, alarmas, bocinas y otros, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. La sustitución y reducción de fuentes sonoras.
2. La aislación acústica en lugares que producen ruidos molestos.
3. La implementación de horarios de silencio.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada **“Normativa y Control”** cuyos elementos centrales son:

- Impulsar una reglamentación estricta de cumplimiento efectivo por parte del Estado y de los ciudadanos, que contemple entre otros:
 - la aislación sonora en los establecimientos productores de ruidos molestos;
 - los horarios de silencio en zonas residenciales.
- Evitar o remediar el impacto de actividades ruidosas en áreas residenciales, mediante el cumplimiento del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Implementar un sistema de estímulo para los que cumplen y sanciones para los infractores de la ley.
- Realizar campañas y programas permanentes para inducir a una cultura menos ruidosa. Se propuso concientizar sobre los efectos nocivos de los ruidos y sobre nuestra responsabilidad como productores de ruidos.
- Asegurar el estricto cumplimiento del Código de Planeamiento Urbano en lo que hace a la zonificación para actividades ruidosas.

Se recomendó la prohibición de la pirotecnia, las alarmas de autos y garages y la sustitución de las sirenas por señales luminosas.

Gestión del Transporte

Con respecto al tema de la **Gestión del Transporte**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. Promover el tren y el subterráneo.
2. Agilizar la circulación del transporte vehicular para reducir emisiones y ruidos.
3. Desalentar el uso del auto particular en áreas críticas.
4. Mejorar las condiciones de circulación para peatones y ciclistas.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta “**Plan Multimodal Metropolitano**” que recomienda: planificar y gestionar un sistema de transporte multimodal para el Área Metropolitana, que integre los diversos modos de transporte no contaminante, con énfasis en el ferrocarril, el subterráneo y otros medios masivos que eviten el congestionamiento.

Para el corto plazo proponen:

- Implementar medidas para facilitar la circulación urbana tales como carriles exclusivos para el transporte público, racionalización de recorridos de colectivos y distanciamiento de sus paradas, control del servicio de remises, paradas de taxis y prohibición de su circulación cuando están vacíos, reducción del estacionamiento en la vía pública, corredores para vehículos de carga y playas periféricas de transferencia de cargas.
- Establecer vías exclusivas para peatones y ciclistas.
- Informar, comunicar e implementar mecanismos de participación ciudadana para legitimar los cambios.

Para el mediano y largo plazo proponen:

- La implementación de un sistema que integre los diversos modos de transporte con boleto único.
- La inversión del Estado en transporte público guiado, ferrocarril y subterráneo.
- Los anillos de circunvalación periférica con estacionamientos y centros de transferencia multimodal.
- La investigación para la implementación de trolebús, monorriel, y otros sistemas no contaminantes.
- La habilitación de ciclovías urbanas interconectadas.

Con respecto al tema de la **Gestión Urbana**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones de solución:

1. La descentralización de actividades urbanas.
2. La localización adecuada de los distintos usos de actividades contaminantes.
3. La iniciativa verde que implica la creación de nuevos espacios verdes para mitigar el efecto de las emisiones.
4. La adecuación del Código de Planeamiento Urbano al Plan Urbano Ambiental.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta “**Ordenamiento Urbano Ambiental**” que prioriza la aprobación del *Plan Urbano Ambiental*, el cual deberá aprovechar y reforzar las ventajas geográficas y ambientales de la región e integrarse a un *Plan Metropolitano*. El *Código de Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires* deberá adaptarse a dicho plan.

Para el corto plazo proponen:

- La suspensión del inicio de nuevos emprendimientos en la ciudad hasta tanto no se levante la suspensión de la aplicación del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).
- La preservación y el aumento de los espacios verdes públicos.
- La mitigación de la contaminación en las calles y las autopistas, mediante el arbolado perimetral.
- La limitación de las áreas portuarias y aeroportuarias en la Ciudad de Buenos Aires.

Para el mediano y largo plazo proponen:

- La planificación urbano-ambiental metropolitana.

Calidad de Aire y Sonora

En cuanto al tema de la **Calidad de Aire y Sonora**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. Garantizar aire limpio y silencio por medio de normas con la mayor exigencia.
2. Garantizar aire y ruido que no enfermen.
3. Asumir la calidad de aire y ruido propias de una metrópoli.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta “**Aire y Ruido que no enfermen**” que contempla la necesidad de definir normas primarias para proteger la salud de la población, aun la de los más vulnerables, aspirando en el mediano plazo, a la implementación de normas secundarias que también preserven la estética y armonía urbana y los recursos naturales.

Para el corto plazo proponen:

- El cumplimiento de las normas vigentes
- La adopción del Decreto 3395/96⁴ de la Provincia de Buenos Aires hasta tanto se cuente con una norma propia consensuada entre la ciudad y la provincia.

Para el mediano y largo plazo proponen:

- Un organismo interjurisdiccional de control con un tribunal independiente, al estilo de la Agencia de Protección Ambiental de los EEUU (EPA).

⁴ El Decreto 3395/96 trata sobre el régimen aplicable a los generadores de emisiones gaseosas ubicados en el territorio provincial que viertan las mismas a la atmósfera.

Cambio de Cultura

En relación con el **Cambio de Cultura**, los participantes deliberaron sobre las siguientes opciones:

1. Concientizar a la ciudadanía en temas ambientales a través de la educación formal e informal.
2. Demostrar voluntad política por parte del Estado para inducir cambios de conducta.
3. Aplicar sanciones ejemplares a quienes no cumplen con las normas.

EL CONSENSO

Después de analizar los costos y beneficios de cada opción, logró *consenso* la propuesta titulada **“Educación, voluntad política y sanciones”**. Promueve un plan orgánico para la mejora continua de la calidad ambiental de Buenos Aires, que cuente con voluntad política para aplicarlo y se valga de la educación formal e informal y de la aplicación de sanciones.

Si bien todos los grupos adhirieron a esta propuesta que combina las tres opciones, algunos pusieron el acento en la educación con los siguientes argumentos:

- Sólo la educación produce cambios de conducta permanentes.
- Una ciudadanía educada y concientizada exige que las autoridades demuestren voluntad política.
- Las sanciones no sirven sin una concientización previa de la ciudadanía.

Otros participantes enfatizaron la importancia de que el Estado demuestre voluntad política, aunque esto represente costos importantes en materia económica o de popularidad, con los siguientes argumentos:

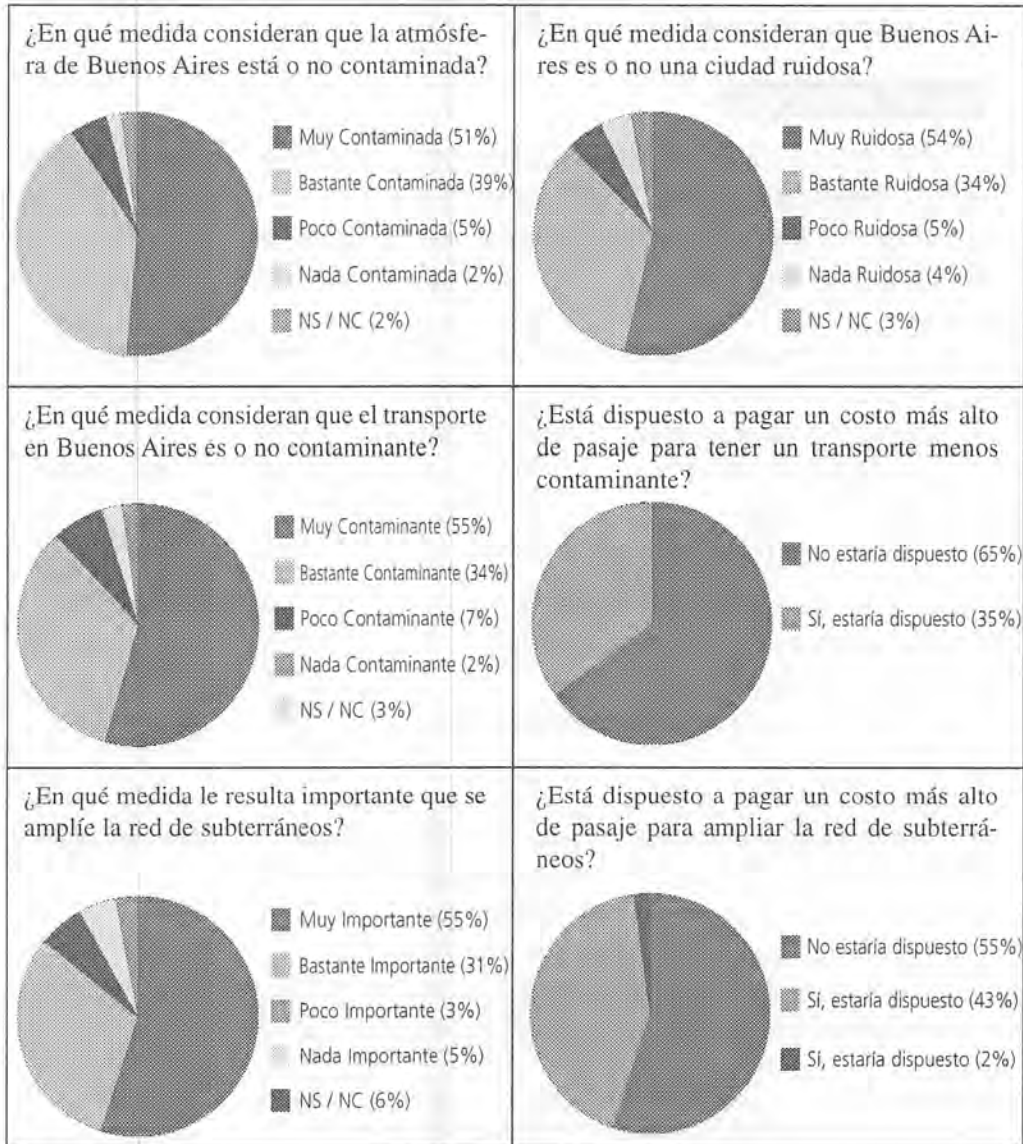
- El Estado es el responsable de la educación.
- El Estado no puede desertar de la función de regulación y control.
- El Estado debe dar el ejemplo de la siguiente manera:
 - Absteniéndose de organizar o promover eventos ruidosos en áreas residenciales.
 - Adquiriendo sólo vehículos no contaminantes.
 - Reduciendo el uso de sus propios vehículos.
 - Promoviendo jornadas del tipo del “Día sin auto”.⁵

La sanción fue vista como una herramienta necesaria, que refuerza el cambio producido por la educación, pero no puede ser utilizada en forma aislada.

⁵ Las jornadas sin auto se han popularizado en distintas ciudades del hemisferio norte con el objeto de demostrar la mejora de la calidad ambiental cuando disminuye el tránsito.

ENCUESTA DE OPINIÓN

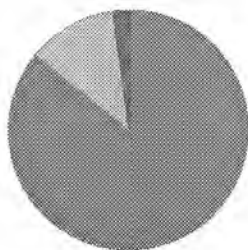
La Fundación Ciudad encargó especialmente a Gallup Argentina la realización de un estudio sobre Medio Ambiente en Buenos Aires para conocer la percepción de la población acerca de la calidad del aire y el ruido en el Area Metropolitana. A las personas encuestadas se les preguntó:



Grado de acuerdo o desacuerdo sobre distintas propuestas para disminuir la contaminación ambiental en Buenos Aires.

	Muy de Acuerdo	Bastante de Acuerdo	Poco de Acuerdo	Nada de Acuerdo	NS/NC
Estacionamiento para autos particulares en áreas periféricas alejadas del macrocentro de Capital Federal.	26%	40%	12%	9%	13%
	66%		21%		13%
Aumento de las tarifas de estacionamiento en el área del macrocentro de Capital Federal.	10%	18%	18%	39%	15%
	28%		57%		15%
Prohibición de ingreso a Capital Federal según número de patente y día de la semana.	11%	19%	17%	40%	12%
	30%		57%		12%
Sistema de premios para motores menos contaminantes tales como autos a gas, motores a inyección.	29%	47%	5%	9%	10%
	76%		14%		10%
Paradas fijas de taxis con prohibición de circulación sin pasajeros.	25%	38%	11%	15%	12%
	63%		26%		12%
Aumento de los carriles únicos para el transporte público.	25%	42%	9%	12%	11%
	67%		21%		11%

¿Debería ser facilitada y promovida o no la bicicleta como transporte no contaminante?



- Sí, debería ser facilitado y promovido (86%).
- No, no debería ser facilitado y promovido (12%).
- NS/NC (2%).

Grado de acuerdo o desacuerdo sobre distintas propuestas para promover y facilitar el uso de bicicletas.

	Muy de Acuerdo	Bastante de Acuerdo	Poco de Acuerdo	Nada de Acuerdo	NS/NC
Bicisendas deportivas	53%	36%	5%	4%	2%
	89%		9%		2%
Ciclo vías de ingreso al macro y micro centro de Capital Federal.	51%	35%	5%	5%	4%
	86%		10%		4%
Guarderías de bicicletas en estaciones ferroviarias y otros lugares públicos.	54%	34%	4%	4%	3%
	89%		8%		3%
Calles de uso exclusivo de bicicletas.	44%	30%	9%	12%	5%
	74%		21%		5%

La Fundación Ciudad, a través del Programa
Foros Participativos para una Ciudad Sustentable
espera contribuir con estas propuestas a la articulación
entre la ciudadanía y las autoridades.

De esta manera creemos colaborar con un proceso
fundamental para el funcionamiento
de una democracia sustentable.

Producción gráfica: Pablo Casamajor
Se terminó de imprimir en abril de 2000
en Ediciones Tauro
Dónovan 1100 - Lanús - Pcia. de Buenos Aires
Telefax: 011-4639-3774

FUNDACIÓN CIUDAD

Galileo 2433 - PB
C1425EJA - Buenos Aires - Argentina
Tel./Fax.: 4806-8294 / 4803-5557
E-mail: f.ciudad@interlink.com.ar
Internet: www.fundacionciudad.org.ar