

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO 1°.- RETIRO DE CICLOVÍAS MENOS UTILIZADAS. Retíranse en un plazo máximo de 120 —ciento veinte— días corridos las ciclovías en las que se registró oficialmente una frecuencia menor al 5% —cinco por ciento— de cruces diarios durante el último año respecto de la ciclovía de mayor frecuencia de cruces diarios registrados oficialmente durante el mismo período en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ARTÍCULO 2°.- AUTORIZACIÓN DE COMUNAS INSTALACIÓN CICLOVÍAS. Prohíbese la instalación de ciclovías sin expresa, formal y previa autorización de la comuna en la que se proyecte la instalación de ciclovías.

La Junta Comunal y el Consejo Consultivo Comunal de la comuna en la que se proyecte la instalación de ciclovías deberán contemplar la participación y las propuestas al respecto con audiencia de los vecinos de la comuna.

El Consejo de Coordinación Intercomunal solo podrá intervenir con posterioridad a la autorización mencionada en el presente artículo y al solo efecto de articular la implementación de las ciclovías en el ámbito de la comuna respectiva.

ARTÍCULO 3°.- AUTORIZACIÓN DE COMUNAS RETIRO CICLOVÍAS. Con posterioridad al cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 1° de la presente ley, las comunas podrán solicitar el retiro de ciclovías de su distrito sin otro requisito que una autorización expresa, formal y previa por parte de la comuna en la que se proyecte retirar ciclovías.

La Junta Comunal y el Consejo Consultivo Comunal de la comuna en la que se proyecte el retiro de ciclovías deberán contemplar la participación y las propuestas al respecto con audiencia de los vecinos de la comuna.

El Consejo de Coordinación Intercomunal solo podrá intervenir con posterioridad a la autorización mencionada en el párrafo anterior y al solo efecto de articular la implementación de lo resuelto por la comuna respectiva.

ARTÍCULO 4°.- PROHIBICIÓN AL PODER EJECUTIVO. El Poder Ejecutivo no podrá exigir como requisito a las comunas ninguna clase de justificación o condición para la efectivización de lo resuelto por estas respecto de la instalación o retiro de ciclovías.

ARTÍCULO 5°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Los objetivos del presente proyecto son realizar un análisis crítico de la denominada Red de Ciclovías desarrollada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y proponer una reducción de su extensión en función de su utilización efectiva, cuestionando el modelo de planificación impuesto al respecto en la Ciudad que responde a los lineamientos de “Movilidad Sostenible” de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas y que a la vez imita otros modelos similares en el mundo, sin la adecuada consideración de las diferencias de contexto y las características de otras ciudades que se toman como referencia para la adopción de dicho modelo. A su vez, la planificación centralizada del tránsito y el transporte evidenciada en la Red de Ciclovías por parte del Estado de la Ciudad son la expresión de un dirigismo estatal ilegítimo que pretende sancionar negativamente a quienes eligen otras formas de circulación legítima por la Ciudad como lo hacen los automovilistas, y que por lo tanto implica limitaciones y violaciones efectivas de derechos de carácter constitucional de los ciudadanos porteños. Además, el proyecto dispone que las comunas, a través de sus órganos y de la participación ciudadana, son las encargadas de autorizar la instalación y el retiro de las ciclovías conforme las previsiones constitucionales y legales vigentes.

A fin de ordenar la fundamentación, que resulta copiosa en datos y argumentos, y evitar la remisión a numerosos anexos, la dividiremos en los siguientes acápites: I) Información general sobre la Red de Ciclovías Protegidas; II) Análisis sobre la regularidad de cruces oficialmente registrados; III) Casos testigo, planteos judiciales y respuesta del Jefe de Gabinete; IV) El modelo de “movilidad sustentable” de la Agenda 2030 y su crítica; V) Justificación jurídica de la propuesta.

I) Información general sobre la Red de Ciclovías Protegidas

El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires comenzó hace más de una década la política de transformación de las vías de circulación con el fin de promover la denominada Red de Ciclovías Protegidas que inició su construcción en 2009 y la instalación de las primeras estaciones del llamado Sistema de Transporte Público de Bicicletas —STPB—. En el periodo 2010-2020, la Red de Ciclovías de la Ciudad pasó de contar con una extensión de 35 kms. a una extensión de unos 265 kms. La expansión en el tiempo se produjo desde el macrocentro hacia la periferia de la Ciudad, conforme puede verse a continuación¹:

¹ Cfr. Secretaría de Transporte y Obras Públicas GCBA y otros, Análisis del uso del sistema de bicicletas 2010-2020, en https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/informe_movilidad_ciclista_2010-2020_5.pdf (30/11/22), págs. 4 y 6. Se pretende llegar a los 300 kms. de extensión en 2023.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Macrocentro	22,93	12,65	7,01	0,92	10,20	4,30	2,04	9,00	2,20	4,29	8,62
Fuera macroc.	11,16	20,79	13,28	21,48	15,13	13,15	4,20	29,73	23,35	17,82	9,22
Total Ciudad	34,08	33,44	20,30	22,40	25,33	17,45	6,24	38,74	25,54	22,11	17,84
T. acumulados	35,85	69,29	89,58	111,98	137,31	154,76	161,01	199,74	225,29	247,40	265,23

Según datos oficiales, la ciclovía que presenta un mayor volumen diario de viajes es la de Avenida Del Libertador, seguida por las ciclovías de las calles Billinghamurst y Gorriti. En líneas generales, las ciclovías más utilizadas se encuentran en el centro y norte de la Ciudad². Según encuestas realizadas a ciclistas, se estima que la distancia promedio recorrida en cada viaje es de 3 kms³.

Si se analiza la evolución de la mortalidad de los viajes en bicicleta, en el período 2015-2020 hubo un promedio de cinco ciclistas fallecidos por año. En cuanto al número de ciclistas heridos graves en incidentes viales, hubo un incremento en la tasa, pasando de un herido por millón de viajes en bicicleta en 2017 a 1,2 en 2019⁴. En cuanto al uso del casco, solo dos de cada diez ciclistas que circulan por la Ciudad lo utilizan. No obstante, se observa una tendencia creciente respecto de su uso pasando del 19% en 2017 al 22,5% en 2020⁵.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Ciclistas fallecidos a 7 días	6	4	4	3	7	4
Viajes anuales en bicicleta	57.707.700	56.204.700	62.832.300	76.474.500	94.897.800	121.571.100
Tasa de fallecidos c/millón viajes	0,10	0,07	0,06	0,04	0,07	0,02
Ciclistas heridos graves	-	-	62	71	112	-
Tasa de heridos graves c/millón viajes	-	-	0,99	0,93	1,18	-

Asimismo, se prevé la construcción de nuevas ciclovías en los siguientes barrios, de mayor a menor cantidad de vías:

Villa del Parque	30
Villa Ortúzar	27
Caballito	26
Palermo	25
San Nicolás	22
Saavedra	22
Núñez	20
Chacarita	20
Flores	18
Belgrano	17
Barracas	16
Villa Real	13
Almagro	12
Parque Chas	12
Monte Castro	11
Villa Lugano	11
La Boca	11

² Ibídem, p. 9.

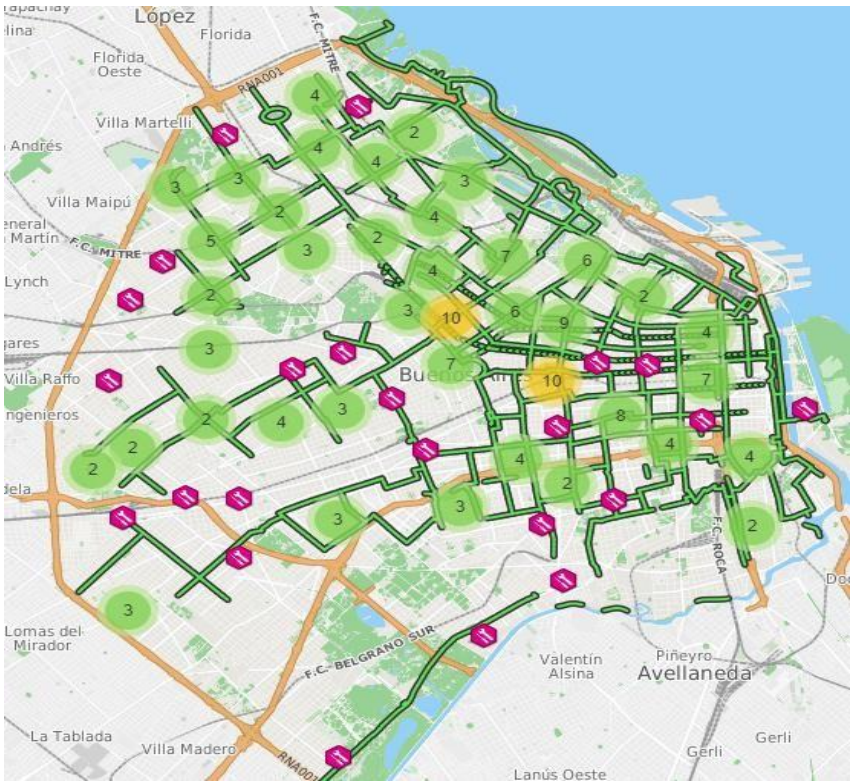
³ Ib. p. 28.

⁴ Ib. págs. 32 y 33.

⁵ Ib. p. 35.

Boedo	11
Retiro	9
Villa Urquiza	9
Parque Chacabuco	9
Nueva Pompeya	8
San Cristóbal	8
Villa Crespo	5
Recoleta	5
Mataderos	5
Agronomía	4
Villa Luro	3
Parque Patricios	3
Versalles	2
Paternal	2
Constitución	1
Colegiales	1
Puerto Madero	1

En el siguiente mapa, puede verse el trazado de las ciclovías existentes en la Ciudad. Los números corresponden a las estaciones del Sistema de Transporte Público de Bicicletas —STPB—:



Respecto de las ciclovías proyectadas a construirse, algunas de las previstas son las siguientes:

id	codigo	nomoficial	alt_izqini	alt_izqfin	alt_derini	alt_derfin	nomanter	nom_mapa		
27742	21059	TRONADOR	0	0	0	0	ESTOMBA Y PLAZA	TRONADOR	...	Informada como Proyectada por Sec. de Transpor...
443	10005	JARAMILLO	2052	2100	2051	2099	NaN	JARAMILLO	...	NaN
503	17048	PEDRAZA, MANUELA	1502	1600	1501	1599	NaN	MANUELA PEDRAZA	...	Calzada paralela y adyacente a la vereda noroeste
29720	3054	CANTILO, Int.	0	0	0	0	NaN	INT. CANTILO	...	NaN
1446	4053	BALBIN, RICARDO, DR. AV.	0	0	4401	4449	SAN ISIDRO-DEL TEJAR	AV.DR.RICARDO BALBIN	...	NaN
0	0	WASHINGTON	4102	4300	4101	4299	NaN	WASHINGTON	...	NaN Ciclovía proyectada
0	0	VILELA	3702	3800	3701	3799	NaN	VILELA	...	NaN Ciclovía proyectada
0	0	TRIUNVIRATO AV.	5592	6100	5591	6099	NaN	TRIUNVIRATO AV.	...	NaN Ciclovía proyectada
0	0	LARRALDE, CRISOLOGO AV.	5402	5600	5401	5599	NaN	LARRALDE, CRISOLOGO AV.	...	NaN Ciclovía proyectada
0	0	ANDONAEGUI	3602	3800	3601	3799	NaN	ANDONAEGUI	...	NaN Ciclovía proyectada

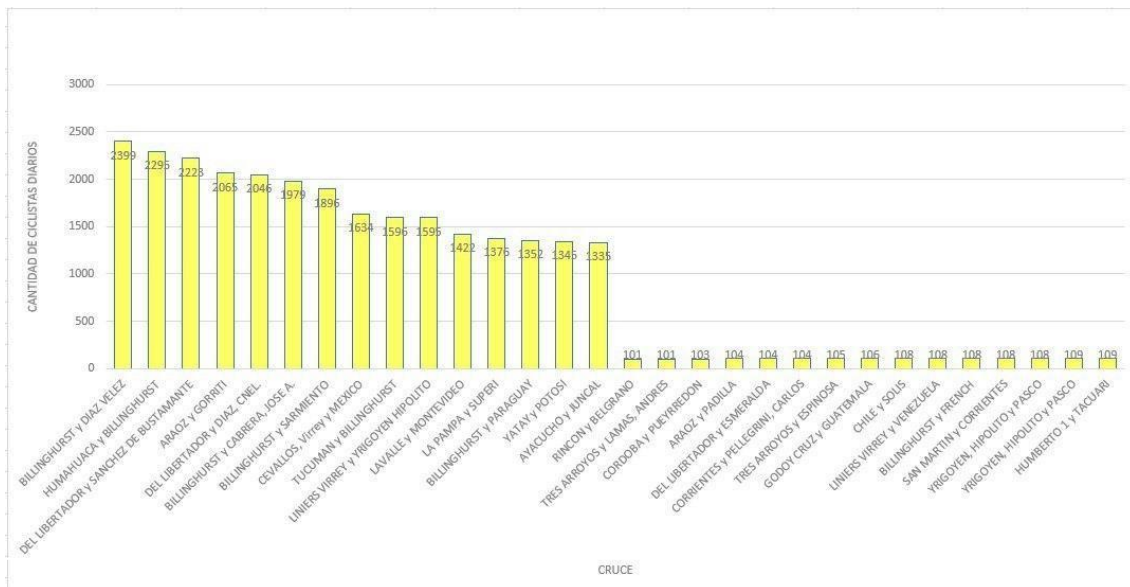
II) Análisis sobre la regularidad de cruces oficialmente registrados

A partir de los datos oficiales publicados por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en este acápite presentamos el resultado del procesamiento de datos que hemos efectuado en relación con las frecuencias de uso de las ciclovías y los cruces.

Los datos oficiales no distinguen con precisión los cruces de las ciclovías respecto de los cruces que se toman como puntos de referencia pero que carecen de ciclovías. Sin embargo, pueden extraerse datos de interés relacionados con las frecuencias de uso de los cruces, y que pueden recortarse conforme diferentes criterios.

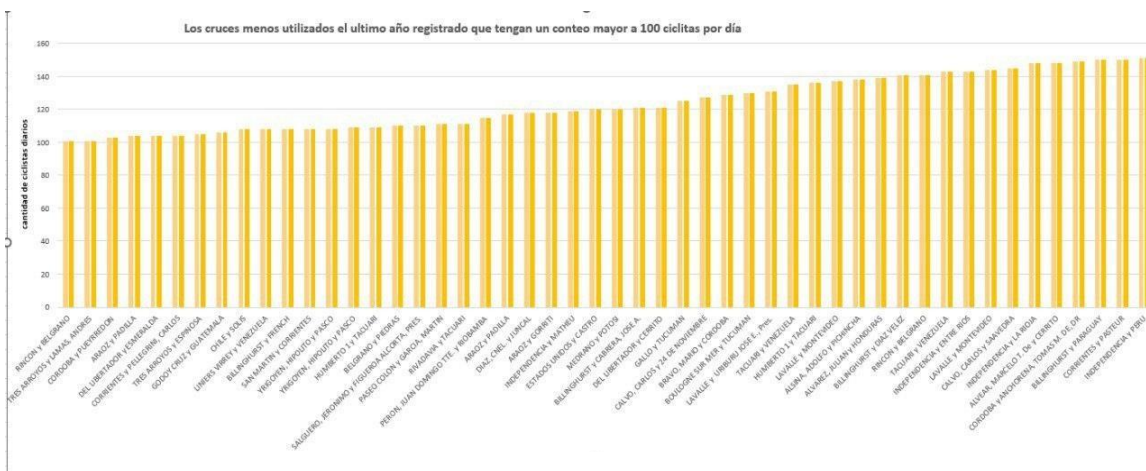
Cabe distinguir en primer lugar, los cruces más y menos utilizados según una línea de corte exigente: los quince (15) cruces más utilizados y los quince (15) cruces menos utilizados de la Red⁶:

⁶ Relevamiento de paso de ciclistas en diferentes tramos de la Ciudad. Los valores corresponden a conteos de 1 (una) hora en 1 (un) día determinado, dato que es utilizado para representar todo el mes.

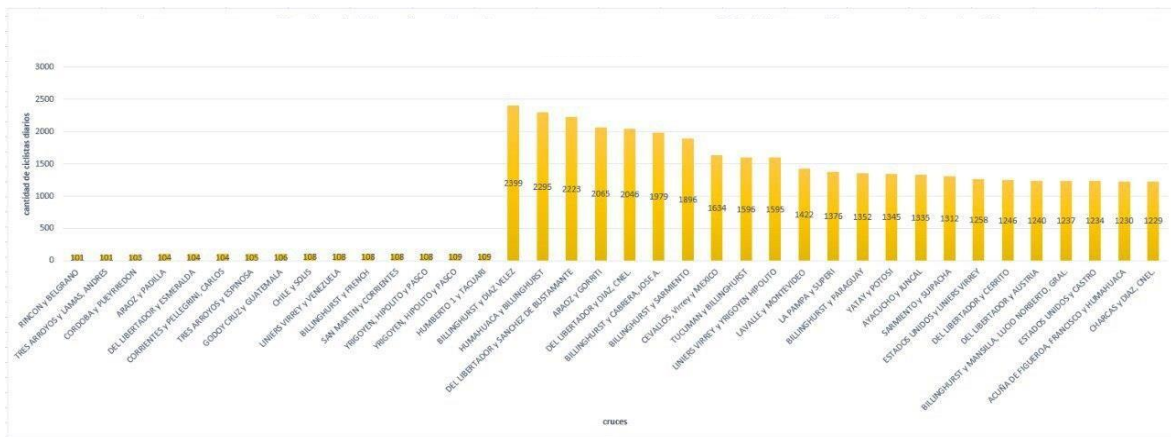


Esto nos permite observar en una primera aproximación que los cruces menos utilizados tienen un promedio de unos cien (100) cruces por día y los cruces más utilizados tienen un promedio de unos mil ochocientos (1800) cruces por día.

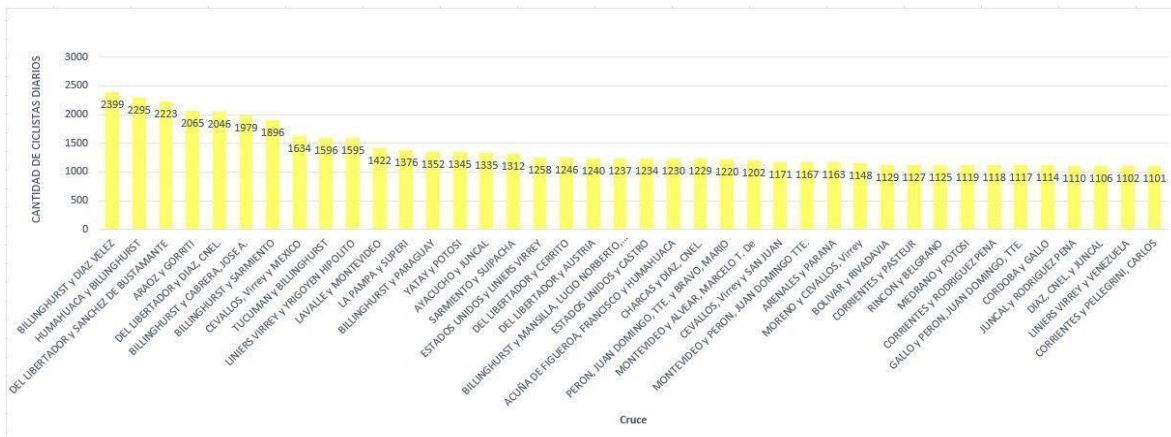
Ahora veamos los cincuenta (50) cruces menos utilizados en el último año registrado con un conteo de más de cien (100) ciclistas por día:



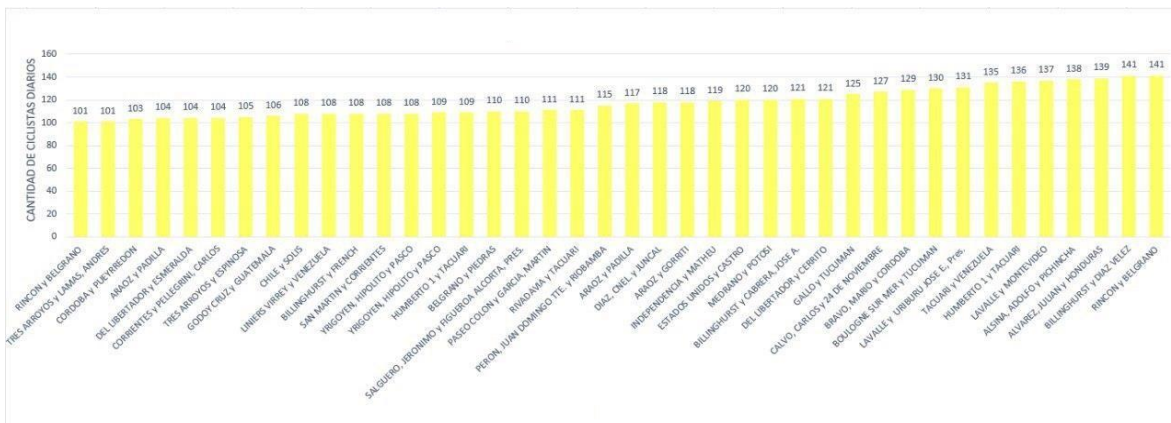
Si retomamos el primer gráfico, podemos contrastar el cruce más utilizado registrado, que alcanza los dos mil trescientos noventa y nueve (2399) cruces de ciclistas por día, con el menos utilizado registrado, que cuenta con ciento uno (101) ciclistas por día:



Veamos un poco más en detalle a continuación los cruces con mayor cantidad de ciclistas contados por día, ahora haciendo un recorte de cuarenta (40) cruces con mayor cantidad de ciclistas contados, de mayor a menor:



Si ahora hacemos lo mismo con los cuarenta (40) cruces con menor cantidad de ciclistas contados, de menor a mayor, observamos lo siguiente:

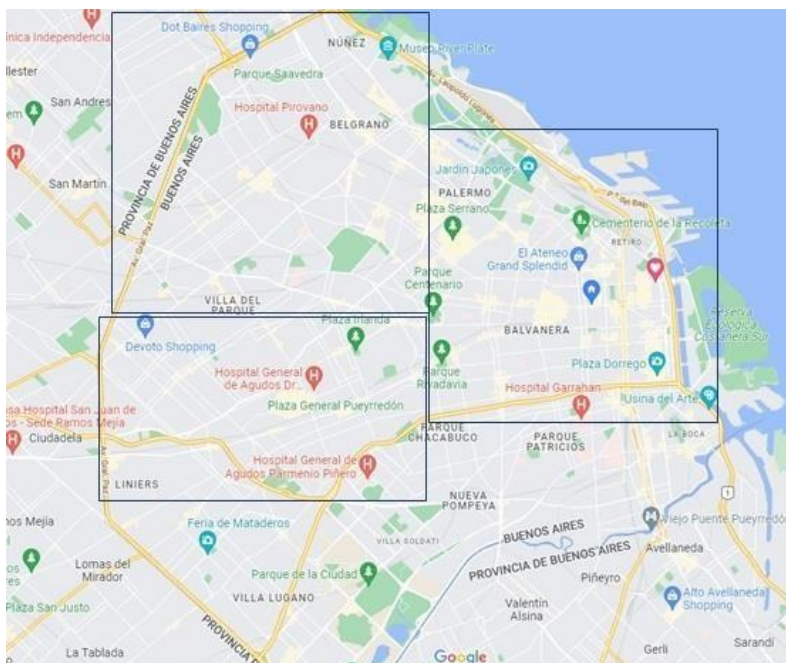


Si ampliamos un poco más la muestra de los cruces más utilizados, tenemos que la línea de corte se encuentra en novecientos noventa y cuatro (994) cruces por día, que coincide con el punto que se encuentra ubicado en la esquina de Pueyrredón y Corrientes, en el barrio de Balvanera. En cambio, si ampliamos la muestra de los cruces menos utilizados, la línea de corte resulta un tanto discrecional debido a la mayor cantidad de cruces registrados en un rango menor y por ello se toman los datos considerados más relevantes para reducir las distorsiones, que se establece en aproximadamente cien (100) cruces correspondientes al criterio delimitador inicial.

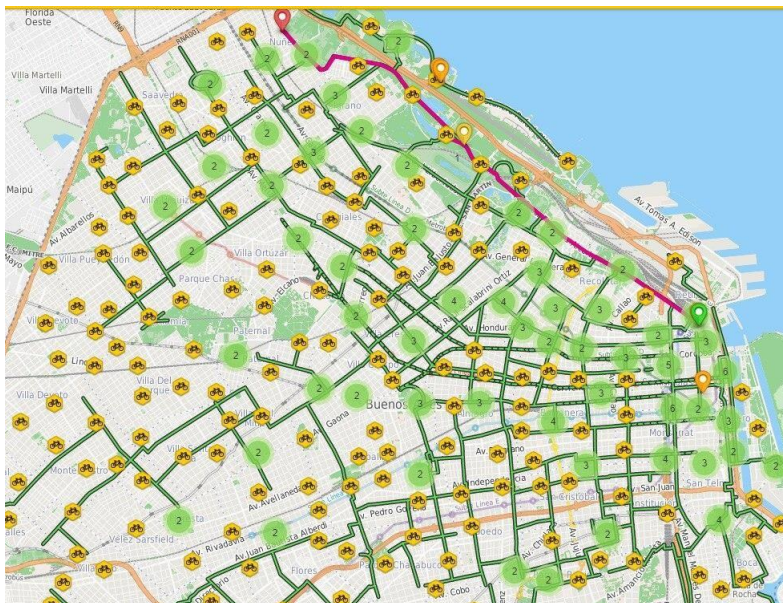
Por lo tanto, la mayoría de los cruces registran entre alrededor de cien (100) y novecientos (900) cruces de ciclistas por día. Por lo tanto, cabe distinguir tres categorías de cruces:

- a) Cruces con alrededor de más de novecientos (900) ciclistas por día;
- b) Cruces con alrededor de más de cien (100) y menos de novecientos (900) ciclistas por día;
- c) Cruces con alrededor menos de cien (100) ciclistas por día.

Dicho esto, veamos ahora el mapa de la Ciudad dividiéndola en tres partes o grandes zonas que denominaremos respectivamente de izquierda a derecha y de arriba abajo: Noroeste, Oeste y Noreste, para poder luego analizar más en detalle cada una de estas:



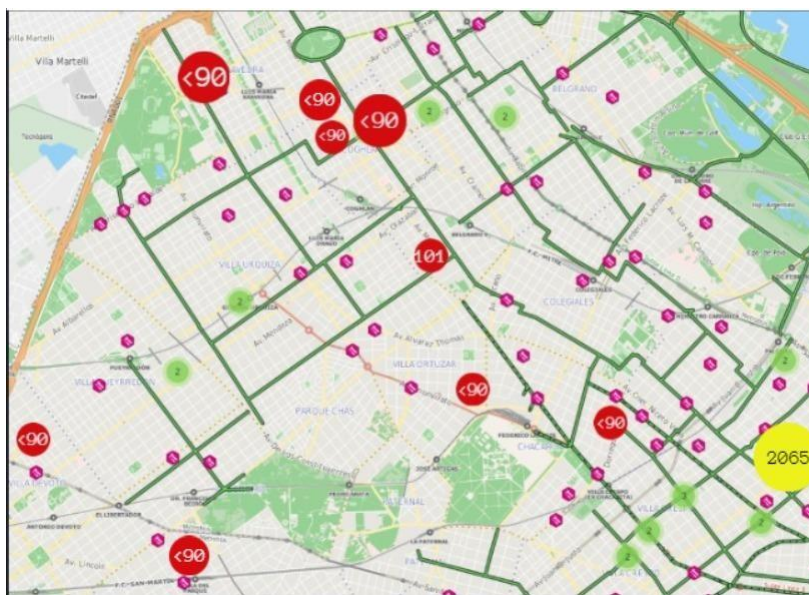
Puede verse a continuación el trazado de la Red de Ciclovías correspondiente a las zonas comprendidas en los recuadros del mapa anterior:



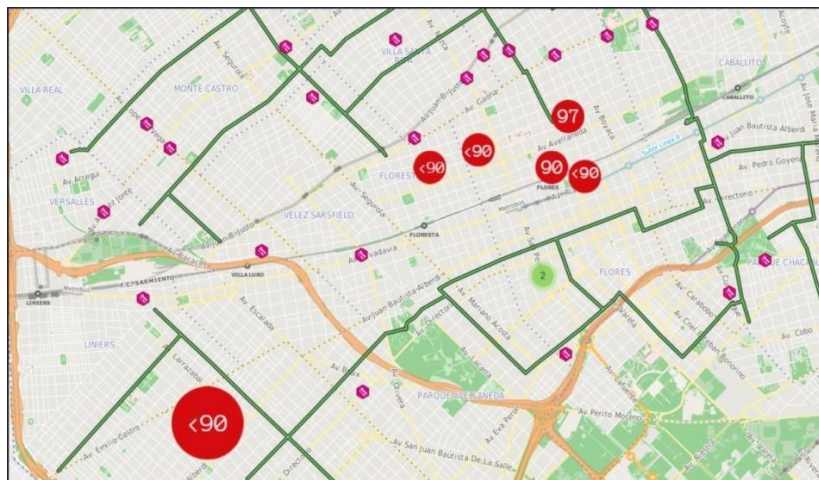
En el mapa anterior se observan alrededor del noventa y cinco por ciento (95%) de las ciclovías existentes. Recordemos que la extensión de la Red de Ciclovías es de unos 265 kms, y abarca trece de las quince comunas de la ciudad, quedando excluidas de la Red la Comuna 4 y la Comuna 8, que corresponden al sur de la Ciudad.

Los mapas que vemos a continuación muestran la densidad o cantidad de ciclistas aproximados que pasan por día por los distintos cruces de la ciudad. Estos mapas se elaboraron para una visualización polarizada, lo que significa que los sectores marcados de alta concentración de cruces —señalados en amarillo— y de muy baja concentración de cruces —indicados en rojo—, permiten despejar los valores intermedios y observar mejor los usos más representativos de los sectores que pretendemos describir. Lo dicho explica que barrios como Palermo no se encuentren marcados de forma significativa ya que la cantidad de cruces efectivizados cuenta con valores intermedios; es decir, cuentan con una densidad de circulación ni muy baja pero tampoco muy alta.

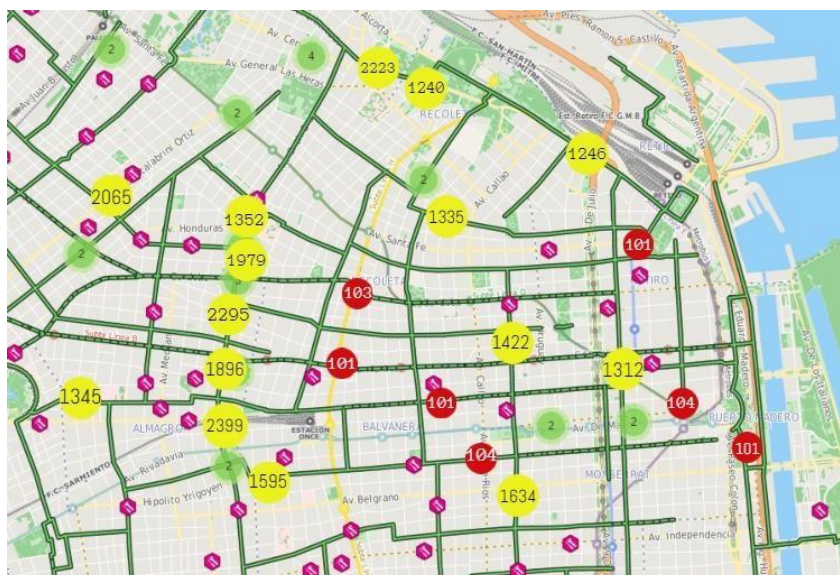
Ahora bien, comencemos analizando la zona Noroeste de la Ciudad, que se trata de la única zona donde existe un cruce —el correspondiente a las calles Aráoz y Gorriti, en el barrio de Palermo, que coincide con una ciclovía— y se encuentra dentro de los cincuenta (50) cruces más utilizados —ubicado en el círculo amarillo que indica dos mil sesenta y cinco (2065) cruces—. En cambio, los restantes cruces de la zona se encuentran dentro de los cincuenta (50) cruces menos usados —círculos rojos con sus respectivos cruces. Cabe aclarar que los círculos rojos más grandes corresponden a sectores donde existen más de tres (3) cruces:



En segundo lugar, analicemos ahora la zona Oeste. Se trata por lejos de la zona donde transitan menor cantidad de ciclistas, de manera que absolutamente todos los cruces de esta zona se encuentran entre los cincuenta (50) cruces menos utilizados, con especial énfasis en el barrio de Floresta y el sector lindante con la Provincia de Buenos Aires, en los que todos los cruces cuentan con menos de noventa (90) ciclistas por día:



En contraposición, en la zona Noreste de la ciudad identificada con el microcentro, tiene lugar el uso más intensivo y topográficamente extendido de las ciclovías, como puede notarse a continuación:



Cabe aclarar que el hecho de que mientras que las dos primeras zonas cuentan con una numerosa cantidad de cruces de escasa circulación, de menos de cien (100) cruces por día, esto no significa que los ciclistas que transitan en la zona de circulación más densa solo lo hagan dentro de esta, puesto que como hemos afirmado con anterioridad, los mapas no incluyen una mayoría de cruces que se encuentran en el intermedio entre cien (100) y menos de novecientos (900). Esto implica que las ciclovías menos utilizadas en las zonas NO y O pueden resultar prescindibles conforme los criterios propuestos en el presente, y como veremos en el punto referente al análisis del modelo de planificación, no encuentran una adecuada justificación en relación con los perjuicios que pueden ocasionar.

A fin de identificar la ubicación de los cruces más y menos utilizados, los clasificaremos de la siguiente manera con sus correspondientes desgloses, incluyendo la distinción establecida desde el inicio que toma como referencia cien (100) cruces diarios registrados: 1) Cruces más utilizados en general; 2) Cruces menos utilizados en general; 3) Cruces menos utilizados de más de cien (100) cruces por día; 4) Cruces menos utilizados de menos de cien (100) cruces por día. La mayor parte de la información publicada disponible que se muestra a continuación corresponde a registros de los años 2013 a 2018, tomados en

distintos momentos del día, divididos en “mañana” y “tarde” en zonas clasificadas como “barrios” y “macrocentro”, a saber:

1) Cruces más utilizados en general:

BILLINGHURST@DIAZ VELEZ	780	24186	2399
HUMAHUACA@BILLINGHURST	840	24186	2295
DEL LIBERTADOR@SANCHEZ DE BUSTAMANTE	5448	24186	2223
ARAOZ@GORRITI	8736	24186	2065
DEL LIBERTADOR@DIAZ, CNEL.	5412	24186	2046
BILLINGHURST@CABRERA, JOSE A.	4320	24186	1979
BILLINGHURST@SARMIENTO	680	20150	1896
CEVALLOS, Virrey@MEXICO	2664	24186	1634
TUCUMAN@BILLINGHURST	3550	20150	1596
LINIERS VIRREY@YRIGOYEN HIPOLITO	580	20150	1595
LAVALLE@MONTEVIDEO	2916	24186	1422
LA PAMPA@SUPERI	8472	24186	1376
BILLINGHURST@PARAGUAY	4332	24186	1352
YATAY@POTOSI	8928	24186	1345
AYACUCHO@JUNCAL	5268	24186	1335
SARMIENTO@SUIPACHA	2810	20150	1312
ESTADOS UNIDOS@LINIERS VIRREY	330	20150	1258
DEL LIBERTADOR@CERRITO	5928	24186	1246
DEL LIBERTADOR@AUSTRIA	4550	20150	1240
BILLINGHURST@MANSILLA, LUCIO NORBERTO, GRAL.	3810	20150	1237
ESTADOS UNIDOS@CASTRO	10272	24186	1234
ACUÑA DE FIGUEROA, FRANCISCO@HUMAHUACA	8880	24186	1230
CHARCAS@DIAZ, CNEL.	3820	20150	1229
PERON, JUAN DOMINGO, TTE.@BRAVO, MARIO	510	20150	1220

MONTEVIDEO@ALVEAR, MARCELO T. De	4600	20150	1202
CEVALLOS, Virrey@SAN JUAN	2352	24186	1171
MONTEVIDEO@PERON, JUAN DOMINGO TTE.	2380	20150	1167
ARENALES@PARANA	5544	24186	1163
MORENO@CEVALLOS, Virrey	2260	20150	1148
BOLIVAR@RIVADAVIA	3888	24186	1129
CORRIENTES@PASTEUR	2088	24186	1127
RINCON@BELGRANO	1992	24186	1125
MEDRANO@POTOSI	552	24186	1119
CORRIENTES@RODRIGUEZ PENA	2892	24186	1118
GALLO@PERON, JUAN DOMINGO, TTE.	804	24186	1117
CORDOBA@GALLO	3640	20150	1114
JUNCAL@RODRIGUEZ PENA	4590	20150	1110
DIAZ, CNEL.@JUNCAL	4668	24186	1106
LINIERS VIRREY@VENEZUELA	672	24186	1102
CORRIENTES@PELLEGRINI, CARLOS	3288	24186	1101
LIBERTAD@ARENALES	4690	20150	1089
CALVO, CARLOS@SAAVEDRA	1248	24186	1065
SUIPACHA@TUCUMAN	5820	24186	1055
CEVALLOS, Virrey@ESTADOS UNIDOS	2210	20150	1052
CALVO, CARLOS@DEAN FUNES	970	20150	1048
BILLINGHURST@FRENCH	4944	24186	1038
FRENCH@PUEYRREDON	4190	20150	1031
DEL LIBERTADOR@ESMERALDA	5964	24186	1013
AUSTRIA@FRENCH	4130	20150	996
PUEYRREDON@CORRIENTES	1460	20150	994

2) Cruces menos utilizados en general:

	centroide		cruce	año	turno	cantidad_ciclistas	tipo_relevamiento
8109	806	FALCON, RAMON L.,CNEL.	@AZUL	2015	tarde	11	barrios
8268	819	ARANGUREN, JUAN F., Dr.	@GAVILAN	2017	mañana	11	barrios
6687	676	MELINCUE@CERVANTES		2018	tarde	11	barrios
5567	373	SOLER@VIDT		2015	tarde	11	macrocentro
8256	818	BOGOTA@FRAY CAYETANO RODRIGUEZ		2017	mañana	11	barrios
8255	818	BOGOTA@FRAY CAYETANO RODRIGUEZ		2016	tarde	11	barrios
8254	818	BOGOTA@FRAY CAYETANO RODRIGUEZ		2016	mañana	11	barrios
3346	82	LA RIOJA@CASTILLO, CATULO		2016	mañana	11	macrocentro
6702	678	SASTRE, MARCOS@VIRGILIO		2014	mañana	11	barrios
3349	82	LA RIOJA@CASTILLO, CATULO		2017	tarde	11	macrocentro
8232	816	YERBAL@BOLIVIA		2017	mañana	11	barrios
478	313	DEFENSA@ESTADOS UNIDOS		2015	mañana	11	macrocentro
3368	86	RONDEAU@LUCA, ESTEBAN de		2016	mañana	11	macrocentro
5040	57	MORENO@MAZA		2013	mañana	11	macrocentro
7428	749	GUEVARA@LEIVA		2017	mañana	11	barrios
5965	621	ARIAS@MILLER		2017	tarde	11	barrios
8208	814	MORON@LAMARCA, EMILIO		2017	mañana	11	barrios
8207	814	MORON@LAMARCA, EMILIO		2016	tarde	11	barrios
7760	777	COSQUIN@FALCON, RAMON L.,CNEL.		2015	mañana	11	barrios
4159	365	ZELAYA@ANCHORENA		2013	tarde	11	macrocentro
4978	59	ALSINA, ADOLFO@SANCHEZ DE LORIA		2015	mañana	11	macrocentro
5923	618	IBERA@FREIRE, RAMON, CAP. GRAL.		2014	tarde	11	barrios
3411	91	JUJUY@INCLAN		2016	tarde	11	macrocentro
4668	1	CASEROS@RAULET		2015	mañana	11	macrocentro
6686	676	MELINCUE@CERVANTES		2018	mañana	11	barrios
4196	147	BOULOGNE SUR MER@TUCUMAN		2016	mañana	11	macrocentro
5939	619	QUESADA@CONDE		2016	tarde	11	barrios
8191	813	ARANGUREN, JUAN F., Dr.	@SAN NICOLAS	2014	tarde	11	barrios
7020	714	HEREDIA@GUEVARA		2017	mañana	11	barrios
4932	55	AGRELO@MAZA		2018	mañana	11	macrocentro
8198	813	ARANGUREN, JUAN F., Dr.	@SAN NICOLAS	2018	mañana	11	barrios
7022	714	HEREDIA@GUEVARA		2018	mañana	11	barrios
5933	619	QUESADA@CONDE		2013	tarde	11	barrios
3340	82	LA RIOJA@CASTILLO, CATULO		2013	mañana	11	macrocentro
704	283	PERON, JUAN DOMINGO, TTE.	@MAIPU	2013	mañana	11	macrocentro
6683	676	MELINCUE@CERVANTES		2016	tarde	11	barrios
3922	450	BULNES@CERVIDO		2014	mañana	11	macrocentro
7646	767	GARCIA, JUAN AGUSTIN@PAZ, MARCOS		2018	mañana	11	barrios
5371	345	BULNES@GUARDIA VIEJA		2016	tarde	11	macrocentro
3205	113	ALBERTI@PAVON		2017	tarde	11	macrocentro
7641	767	GARCIA, JUAN AGUSTIN@PAZ, MARCOS		2015	tarde	11	barrios
6008	625	PEDRAZA, MANUELA@WASHINGTON		2015	mañana	11	barrios
4458	35	COCHABAMBA@24 DE NOVIEMBRE		2013	mañana	11	macrocentro

6515	672	MOSCONI, GRAL. @GONZALEZ, JOAQUIN V.	2016	tarde	11	barrios
4460	35	COCHABAMBA@24 DE NOVIEMBRE	2014	mañana	11	macrocentro
4462	35	COCHABAMBA@24 DE NOVIEMBRE	2015	mañana	11	macrocentro
3188	114	CONSTITUCION@MATHEU	2015	mañana	11	macrocentro
3182	115	COCHABAMBA@PICHINCHA	2018	mañana	11	macrocentro
3128	116	HUMBERTO 1 @MATHEU	2013	mañana	11	macrocentro
7625	766	SAN BLAS@BERNALDES	2013	tarde	11	barrios

3) Cruces menos utilizados de más de cien (100) cruces por día:

centroide		cruce	año	turno	cantidad_ciclistas	tipo_relevamiento
3073	166	RINCON@BELGRANO	2018	tarde	101	macrocentro
8439	833	TRES ARROYOS@LAMAS, ANDRES	2018	tarde	101	barrios
4137	400	CORDOBA@PUEYRREDON	2018	tarde	103	macrocentro
8954	876	ARAOZ@PADILLA	2018	mañana	104	barrios
1360	497	DEL LIBERTADOR@ESMERALDA	2018	mañana	104	macrocentro
1218	274	CORRIENTES@PELLEGRINI, CARLOS	2018	mañana	104	macrocentro
8474	836	TRES ARROYOS@ESPINOSA	2018	mañana	105	barrios
7226	731	GODOY CRUZ@GUATEMALA	2018	mañana	106	barrios
2227	220	CHILE@SOLIS	2018	tarde	108	macrocentro
4344	56	LINIERS VIRREY@VENEZUELA	2018	mañana	108	macrocentro
3989	412	BILLINGHURST@FRENCH	2018	tarde	108	macrocentro
702	328	SAN MARTIN@CORRIENTES	2018	mañana	108	macrocentro
3015	172	YRIGOYEN, HIPOLITO@PASCO	2018	tarde	108	macrocentro
3014	172	YRIGOYEN, HIPOLITO@PASCO	2018	mañana	109	macrocentro
1051	217	HUMBERTO 1@TACUARI	2018	tarde	109	macrocentro
1120	264	BELGRANO@PIEDRAS	2018	mañana	110	macrocentro
8931	874	SALGUERO, JERONIMO@FIGUEROA ALCORTA, PRES.	2018	tarde	110	barrios
387	298	PASEO COLON@GARCIA, MARTIN	2018	tarde	111	macrocentro
1185	277	RIVADAVIA@TACUARI	2018	tarde	111	macrocentro
2427	180	PERON, JUAN DOMINGO TTE. @RIOBAMBA	2018	tarde	115	macrocentro
8955	876	ARAOZ@PADILLA	2018	tarde	117	barrios
3977	389	DIAZ, CNEL. @JUNCAL	2018	tarde	118	macrocentro
7310	728	ARAOZ@GORRITI	2018	mañana	118	barrios
3485	156	INDEPENDENCIA@MATHEU	2018	tarde	119	macrocentro
8715	856	ESTADOS UNIDOS@CASTRO	2018	tarde	120	barrios
5116	46	MEDRANO@POTOSI	2018	mañana	120	macrocentro

5303	362	GALLO@TUCUMAN	2018	tarde	125	macrocentro
4433	38	CALVO, CARLOS@24 DE NOVIEMBRE	2018	tarde	127	macrocentro
5487	354	BRAVO, MARIO@CORDOBA	2018	tarde	129	macrocentro
4201	147	BOULOGNE SUR MER@TUCUMAN	2018	tarde	130	macrocentro
2919	176	LAVALLE@ URIBURU JOSE E., Pres.	2018	tarde	131	macrocentro
1109	262	TACUARI@VENEZUELA	2018	tarde	135	macrocentro
1050	217	HUMBERTO 1@TACUARI	2018	mañana	136	macrocentro
2380	243	LAVALLE@MONTEVIDEO	2018	mañana	137	macrocentro
3026	161	ALSINA, ADOLFO@PICHINCHA	2018	mañana	138	macrocentro
7299	727	ALVAREZ, JULIAN@HONDURAS	2018	tarde	139	barrios
5095	65	BILLINGHURST@DIAZ VELEZ	2018	tarde	141	macrocentro
3072	166	RINCON@BELGRANO	2018	mañana	141	macrocentro
1108	262	TACUARI@VENEZUELA	2018	mañana	143	macrocentro
2239	219	INDEPENDENCIA@ENTRE RIOS	2018	tarde	143	macrocentro
2381	243	LAVALLE@MONTEVIDEO	2018	tarde	144	macrocentro
7299	727	ALVAREZ, JULIAN@HONDURAS	2018	tarde	139	barrios
5095	65	BILLINGHURST@DIAZ VELEZ	2018	tarde	141	macrocentro
3072	166	RINCON@BELGRANO	2018	mañana	141	macrocentro
1108	262	TACUARI@VENEZUELA	2018	mañana	143	macrocentro
2239	219	INDEPENDENCIA@ENTRE RIOS	2018	tarde	143	macrocentro
2381	243	LAVALLE@MONTEVIDEO	2018	tarde	144	macrocentro
3461	104	CALVO, CARLOS@SAAVEDRA	2018	tarde	145	macrocentro
4409	96	INDEPENDENCIA@LA RIOJA	2018	tarde	148	macrocentro
1509	483	ALVEAR, MARCELO T. De@CERRITO	2018	tarde	148	macrocentro
5279	394	CORDOBA@ANCHORENA, TOMAS M. DE, DR	2018	tarde	149	macrocentro
5521	361	BILLINGHURST@PARAGUAY	2018	tarde	150	macrocentro
3606	174	CORRIENTES@PASTEUR	2018	mañana	150	macrocentro
843	308	INDEPENDENCIA@PERU	2018	tarde	151	macrocentro

4) Cruces menos utilizados de menos de cien (100) cruces por día:

	centroide		cruce	año	turno	cantidad_ciclistas	tipo_relevamiento
259	338	MOREAU DE JUSTO, ALICIA@VILLAFLO, AZUCENA	2015	tarde		101	macrocentro
1319	489	ESMERALDA@ALVEAR, MARCELO T. De	2014	tarde		101	macrocentro
2376	243	LAVALLE@MONTEVIDEO	2016	mañana		101	macrocentro
3073	166	RINCON@BELGRANO	2018	tarde		101	macrocentro
3771	434	AZCUENAGA@JUNCAL	2013	tarde		101	macrocentro
3857	451	DEL LIBERTADOR@DIAZ, CNEL.	2013	tarde		101	macrocentro
3985	412	BILLINGHURST@FRENCH	2016	tarde		101	macrocentro
4257	146	PUEYRREDON@CORRIENTES	2017	tarde		101	macrocentro
4877	37	INDEPENDENCIA@SANCHEZ DE LORIA	2017	tarde		101	macrocentro
4892	15	COLOMBRES@ESTADOS UNIDOS	2015	mañana		101	macrocentro
972	212	BRASIL@IRIGOYEN, BERNARDO de	2017	mañana		101	macrocentro
1133	276	ALSINA, ADOLFO@TACUARI	2013	tarde		101	macrocentro
7045	706	LA PAMPA@SUPERI	2017	tarde		101	barrios
8439	833	TRES ARROYOS@LAMAS, ANDRES	2018	tarde		101	barrios

5629	376	MANSILLA, LUCIO NORBERTO, GRAL.@SALGUERO, JERO...	2015	tarde	101	macrocentro
7331	740	ACUÑA DE FIGUEROA, FRANCISCO@HUMAHUACA	2016	tarde	101	barrios
7328	740	ACUÑA DE FIGUEROA, FRANCISCO@HUMAHUACA	2015	mañana	102	barrios
7044	706	LA PAMPA@SUPERI	2017	mañana	102	barrios
4429	38	CALVO, CARLOS@24 DE NOVIEMBRE	2016	tarde	102	macrocentro
3600	174	CORRIENTES@PASTEUR	2015	mañana	102	macrocentro
3978	412	BILLINGHURST@FRENCH	2013	mañana	102	macrocentro
4896	15	COLOMBRES@ESTADOS UNIDOS	2017	mañana	102	macrocentro
3910	447	DIAZ, CNEL.@LAS HERAS, GRAL.	2013	mañana	102	macrocentro
2965	170	AZCUENAGA@RIVADAVIA	2015	tarde	102	macrocentro
820	260	INDEPENDENCIA@TACUARI	2017	mañana	102	macrocentro
1222	271	PELLEGRINI, CARLOS@PERON, JUAN DOMINGO, TTE.	2014	mañana	102	macrocentro
3107	162	INDEPENDENCIA@RINCON	2017	tarde	102	macrocentro
1700	226	MORENO@CEVALLOS, Virrey	2015	mañana	103	macrocentro
2209	222	CEVALLOS, Virrey@MEXICO	2015	tarde	103	macrocentro
1217	274	CORRIENTES@PELLEGRINI, CARLOS	2017	tarde	103	macrocentro
1351	497	DEL LIBERTADOR@ESMERALDA	2013	tarde	103	macrocentro
5465	359	BULNES@GORRITI	2017	tarde	103	macrocentro
4137	400	CORDOBA@PUEYRREDON	2018	tarde	103	macrocentro
1091	253	IRIGOYEN, BERNARDO De@INDEPENDENCIA	2014	tarde	103	macrocentro
2280	224	BELGRANO@ENTRE RIOS	2016	mañana	104	macrocentro
1218	274	CORRIENTES@PELLEGRINI, CARLOS	2018	mañana	104	macrocentro
2915	176	LAVALLE@URIBURU JOSE E., Pres.	2016	tarde	104	macrocentro
2155	221	CEVALLOS, Virrey@ESTADOS UNIDOS	2013	tarde	104	macrocentro
8954	876	ARAOZ@PADILLA	2018	mañana	104	barrios
5158	67	GALLO@PERON, JUAN DOMINGO, TTE.	2017	mañana	104	macrocentro
763	311	BELGRANO@BOLIVAR	2014	tarde	104	macrocentro
837	308	INDEPENDENCIA@PERU	2015	tarde	104	macrocentro
1360	497	DEL LIBERTADOR@ESMERALDA	2018	mañana	104	macrocentro
740	324	BOLIVAR@RIVADAVIA	2015	mañana	104	macrocentro
1360	497	DEL LIBERTADOR@ESMERALDA	2018	mañana	104	macrocentro
740	324	BOLIVAR@RIVADAVIA	2015	mañana	104	macrocentro
1093	253	IRIGOYEN, BERNARDO De@INDEPENDENCIA	2015	tarde	104	macrocentro
2583	458	MONTEVIDEO@CORDOBA	2013	tarde	104	macrocentro
4873	37	INDEPENDENCIA@SANCHEZ DE LORIA	2015	tarde	104	macrocentro
1105	262	TACUARI@VENEZUELA	2016	tarde	104	macrocentro
1034	216	IRIGOYEN, BERNARDO de@SAN JUAN	2016	mañana	105	macrocentro

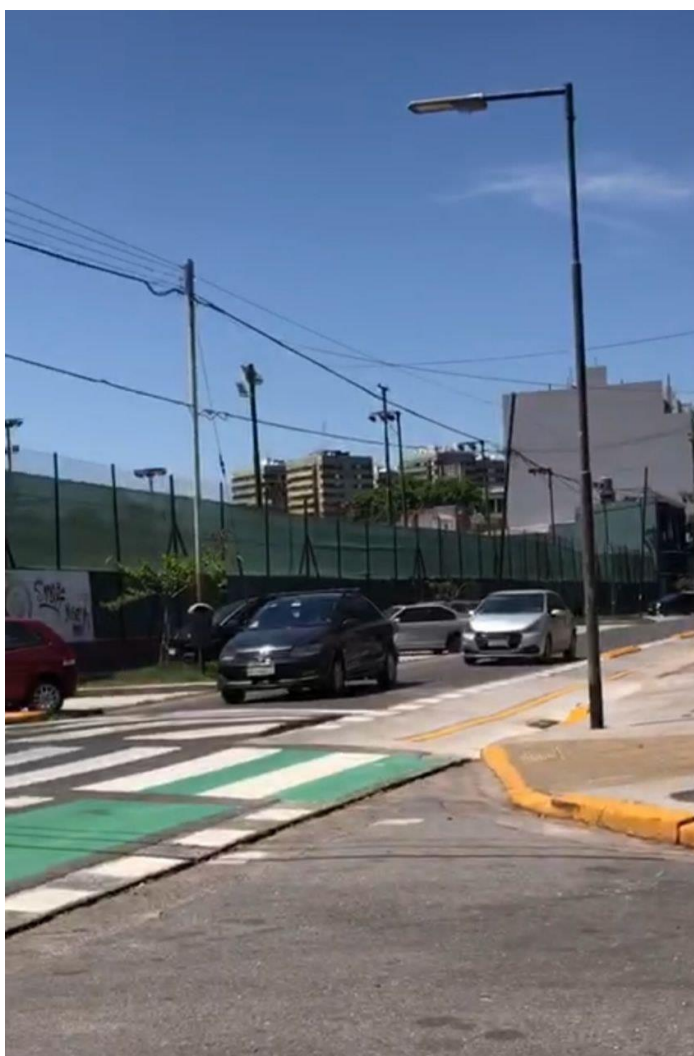
III) Casos testigo, planteos judiciales y respuesta del Jefe de Gabinete

En el presente acápite vamos a comenzar por mencionar algunos casos testigo que revelan la inconformidad de numerosos vecinos respecto de la instalación de ciclovías en su barrio.

a) Caso testigo I:

En el barrio de Villa Pueyrredón, vecinos realizaron una protesta en la calle para rechazar que el Gobierno porteño construya una ciclovía sobre la calle Griveo, aunque algunos colectivos de ciclistas se mostraron a favor de la obra. En primer lugar, el Gobierno de la Ciudad planificó instalar una ciclovía sobre la calle Carlos A. López, entre Constituyentes y Chivilcoy. Sin embargo,

numerosos vecinos de dicha calle afirmaron que era inapropiada la presencia de una ciclovia debido a que ellos estacionaban sus vehículos sobre ambas manos, ante la falta de garages en la zona. Además, mencionaron que sobre la arteria Carlos A. López circula la línea 114 de colectivos, entre Gavilán y San Nicolás, que se encuentran respectivamente a una cuadra de Constituyentes y a tres de Chivilcoy. Dicho tramo de ciclovia se extendía al cruce de Blanco Encalada y Triunvirato, en el barrio de Villa Urquiza, comenzando en la zona de Belgrano R. —en Blanco Encalada y Melian, y finalizando en Blanco Encalada y Constituyentes—, tramo que aún se mantiene con ciclovia. Antes de su construcción, se podía estacionar de ambas manos; desde entonces solo queda un carril para vehículos. Como consecuencia de las demandas de los vecinos, el Gobierno porteño estudió el reclamo y decidió mudar la obra a la calle paralela Griveo. Pero luego, con similares argumentos sobre el estacionamiento, los frentistas de esta calle reclamaron la suspensión del proyecto⁷. Los vecinos en este caso manifestaron que existen dificultades para estacionar, que los pocos garages de la zona tienen lista de espera, que no hay lugar donde poner los autos, que en las ciclovías existentes en la zona circulan muy pocos ciclistas, que a las nuevas edificaciones no se le exigen cocheras, con lo cual se suman más vehículos en las calles, que se perjudica al comercio de la zona, entre otras razones⁸. A continuación pueden verse dos fotografías tomadas por nuestro equipo correspondientes a la ciclovia de la calle Griveo al 2300/2400:



⁷ Cfr. <https://www.saavedraonline.com.ar/nueva-polemica-en-villa-pueyrredon-por-el-cambio-de-ubicacion-de-la-ciclovía-a-la-calle-griveo/>, nota de septiembre de 2022 (7/12/22).

⁸ Cfr. <https://www.eneldiario.com.ar/index.php/noticias/40-barriales/5603-ciclovía-de-la-calle-griveo.html>, nota de septiembre de 2022 (7/12/22).



Veamos el mapa con las calles paralelas Griveo y Carlos López:



Puede observarse que aunque la calle Griveo es más ancha que la calle Carlos A. López, no obstante los vecinos se opusieron también a que se instalara una ciclovía en aquella arteria. A continuación transcribimos el

testimonio de un vecino que manifiesta su inconformidad con la ciclovía de la calle Griveo de la siguiente manera, con una respuesta al planteo:



Asimismo, cabe agregar que en el cruce Blanco Encalada y Olazábal, esta última es una arteria más ancha que la primera que cuenta con una ciclovía:



b) Caso testigo II:

En este caso, un grupo de vecinos promovió una demanda contra el Gobierno de la Ciudad, con el objeto de que se ordene la interrupción de la obra “calle compartida” en toda la extensión de la Av. del Libertador Gral. San Martín y de las obras autorizadas en la Licitación Pública N° 10179-0056-LPU211, correspondiente a la Obra “CICLOVÍAS AV. DEL LIBERTADOR ETAPA 2”, y en la Licitación Pública N° 10179-0058-LPU212, correspondiente a la Obra “CICLOVÍAS AV. DEL LIBERTADOR ETAPA 3’...”, por considerar lesionadas normas constitucionales y legales por categorizar la Agencia de Protección Ambiental la obra como de IMPACTO AMBIENTAL SIN RELEVANTE EFECTO, y por no realizarse audiencia pública ni convocarse a instancias de participación ciudadana en forma previa. Además, solicitaron que se declare la nulidad e inconstitucionalidad de toda la normativa que autorizó el proyecto y categorizó

la obra “calle compartida” de la Av. del Libertador, incluyendo la Licitación Pública N° 10179-0056-LPU21 y la Licitación Pública N° 10179-0058-LPU21⁹.

Lo mencionado en el párrafo anterior reviste particular gravedad puesto que deja en evidencia que la instalación de ciclovías se realiza de manera inconsulta a los vecinos y de forma no adecuadamente planificada, lo que da lugar a reclamos de índole judicial.

c) Caso testigo III:

Un grupo de frentistas de la Comuna 10 presentó un amparo para evitar que la Ciudad construya carriles exclusivos de bicicletas en la calle Víctor Hugo. Denunciaron irregularidades y falta de planificación. Funcionarios del gobierno no asistieron a una reunión que tenían confirmada al efecto con los vecinos y a la que se acercaron más de cuarenta vecinos. La ciclovía era objeto de preocupación y los presentes acordaron organizarse para seguir divulgando el proyecto oficial poco difundido y al mismo tiempo evaluar los recursos para ponerle freno a una obra inconsulta y que, según ellos, generaría innumerables trastornos en la vida del barrio.

Al respecto, la Resolución número 47/17 de la Secretaría de Transporte ordena establecer “carriles exclusivos para bicicletas o ciclovía de doble sentido de circulación (...) calle Víctor Hugo entre Juan. B. Justo y Colectora Gral. Paz por calzada paralela adyacente a la vereda suroeste”. Recordemos que la calle Víctor Hugo cruza los barrios de Villa Luro, Monte Castro y Villa Real. “No sólo pretende construirse de manera inconsulta violando la ley de Comunas, sino que además se nota que está mal planificada porque desconoce la dinámica de esta zona”, señaló Rubén M., frentista de Víctor Hugo al 1400. Se refiere a la Resolución 825/12, publicada por el entonces ministro porteño Guillermo Dietrich, que autoriza el estacionamiento a ambos lados de la calle. La justificación se apoya en “una alta demanda de estacionamiento incluso junto a la acera izquierda donde actualmente está prohibido hacerlo, destacándose que la trama vial en ese sector corresponde a calles con circulación local a escala barrial”. Los vecinos no se explicaron cómo el mismo Gobierno que les reconoció la necesidad de estacionamiento, luego parece desconocerla y les quitó un derecho legítimamente adquirido¹⁰.

Cabe mencionar que la Comuna 10 se compone de seis barrios — Floresta, Vélez Sarsfield, Monte Castro, Villa Luro, Versalles, Villa Real— y tiene uno de los mayores promedios de edad de toda la ciudad. Posee un escaso acceso al transporte público y la mayoría de las viviendas no tienen cochera. “Pero a pesar de eso casi todas nuestras calles son tranquilas”, agrega Diego F., de Víctor Hugo al 1100. “Los poquísimos ciclistas que andan por acá no necesitan un carril exclusivo. Los barrios que atraviesa Víctor Hugo deben ser los menos movidos de Buenos Aires”. Además, señalan que la ciclovía no uniría puntos estratégicos, centros de transbordo ni lugares de gran concentración. Transcurre de Juan B. Justo a General Paz, por unas veinte cuadras de casas bajas y sin comercios. Cruza una sola avenida de importancia. Vista de ese modo, la conveniencia de eliminar el cincuenta por ciento (50%) del estacionamiento disponible en un barrio netamente residencial no parece justificable. Hay muchos autos, pocos lugares, y probablemente menos usuarios de bicicletas, siquiera potenciales.

⁹ Cfr. <https://documentosboletinoficial.buenosaires.gob.ar/publico/20220831.pdf> (7/12/22).

¹⁰ Cfr. <http://www.eladanbuenosayres.com.ar/bicisendas-se-extienden-por-la-ciudad-sin-planificacion-y-a-costos-siderales/> (7/12/22).

Los vecinos no tardaron en organizarse y conseguir nuevas adhesiones. Con el apoyo de una comunera, avanzaron en el reclamo basándose en el artículo 11 de la Ley 1777 de Comunas de la Ciudad, que establece la competencia concurrente entre el Poder Ejecutivo y las Comunas en la “decisión, contratación y ejecución de obras públicas, proyectos y planes de impacto Comunal, así como la implementación de programas locales de rehabilitación y desarrollo urbano”. Pero los vecinos fueron ignorados. Sin audiencia previa, estudios ambientales ni consultas de ningún tipo. Las obras están mal planificadas. Da la impresión de que no conocen nuestros barrios. No ofrecen soluciones para las verdaderas prioridades. Mientras estamos discutiendo sobre las ciclovías, hay escuelas de la comuna que no tienen gas”, se afirmó. “¿Cuántas obras más necesarias podrían hacerse con los millones que cuesta una ciclovía? Obras que lleguen a todos, no a los poquísimos que puedan beneficiarse con un carril para bicicletas. Necesitamos que construyan más subtes, no ciclovías”. Los vecinos organizados de Víctor Hugo presentaron una acción de amparo con más de trescientas (300) firmas recolectadas a lo largo de toda la calle para frenar una obra que consideran perjudicial¹¹.

d) Caso testigo IV:

No solo existen reclamos respecto de la ubicación de algunas ciclovías y observaciones respecto de la frecuencia de su uso. También puede observarse que hay tramos en que las ciclovías, que consumen un carril o tramo de carril en calles y avenidas, coexisten de manera paralela con bisisendas, como puede observarse en la siguiente fotografía tomada por nuestro equipo en la Avenida Del Libertador Gral. San Martín, a la altura del Hipódromo de Palermo:



Puede sostenerse que carece de justificación la existencia de sendas vías en idéntico tramo, puesto que de esta manera se impide una mejor circulación de los vehículos que podría tener lugar si no existiera la ciclovía y sí la bisisenda en el señalado tramo o, a la inversa, se resta espacio a los transeúntes y corredores al existir bisisenda en un tramo donde esta coexiste con una ciclovía.

¹¹ Íbidem.

Por último, a mediados del corriente en su informe semestral en la Legislatura, el Jefe de Gabinete de Ministros del Gobierno porteño respondió respecto de la extensión planificada de la Red de Ciclovías que “para el año en curso y el 2023 se contempla una ampliación de la red cuya planificación es de más de 30 kilómetros. El compromiso es llegar en 2023 a los 300 kilómetros”. Asimismo, justificó que “la planificación de las nuevas trazas de la Red de ciclovías, conlleva una mirada integral de diagnóstico y evaluación de conexiones interbarriales, tanto de cercanía como de aquellas que atraviesan diferentes comunas. Para esto se analizan los ejes complementarios a la red actual con el fin de determinar la conveniencia o no de implementar una ciclovía, bисenda o ciclocarril”. Además, afirmó que para ello se toma en consideración una serie de características para evitar los conflictos y maximizar los beneficios. Sin embargo, y debido a lo anteriormente señalado y al descontento de miles de vecinos, estos criterios no parecen ajustarse a la realidad evidenciada en los barrios y comunas.

IV) El modelo de “movilidad sustentable” de la Agenda 2030 y su crítica

El modelo de “movilidad sustentable” promovido por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en cuyo marco se desarrolla la Red de Ciclovías Protegidas no se trata de un modelo diseñado por dicha administración sino que se encuentra declaradamente basado en la Agenda 2030 diseñada e impulsada por la Organización de las Naciones Unidas, la CEPAL y otros organismos internacionales que se proponen modelar el diseño de las ciudades y modificar los hábitos de los ciudadanos en función de objetivos como la igualdad, la erradicación de la pobreza, la reducción del cambio climático, el crecimiento económico inclusivo y la garantía de una vida sana¹². En efecto, las Naciones Unidas declara que “Nunca ha sido tan importante como ahora contar con un modelo de ciudad”.

Esta abierta proclama planificadora de cuño globalista adelanta una preferencia por el dirigismo centralizado desde las mayores jerarquías institucionales a nivel internacional orientando a los Estados a que arbitren los instrumentos sugeridos para la realización de fines considerados “correctos”, a su vez establecidos por dichas instituciones. Sin embargo, estos fines resultan de un carácter impreciso y dudoso:

¿Qué significa que se persigue la igualdad, sin más? ¿Se trata de la igualdad de todos los ciudadanos ante la ley local, o se trata de fomentar una igualdad material por equiparación donde los Estados intervienen en la autonomía y el libre mercado para nivelar las desigualdades que los gobiernos estimen inconvenientes? En este caso, ¿con qué criterios se establece qué debe ser igual y qué desigual, y respecto de qué parámetro, si todas las personas somos desiguales en inúmeros aspectos y solo compartimos el carácter de ser humanos como criterio que nos asemeja? ¿Están todos los Estados en reales condiciones de erradicar la pobreza, incluida la indigencia? ¿Cuál es el criterio para afirmar que existe cambio climático y que este resulta por completo perjudicial, si desde que existe la Tierra ha atravesado numerosos cambios de esta clase? ¿O se pretende afirmar que los Estados deben hacer propios las funciones de controlar el clima y protegerlo de las alteraciones adjudicadas al capitalismo o a la acción humana en suma, dando por supuesto

¹²Cfr.<https://www.un.org/es/chronicle/article/objetivo-11-las-ciudades-desempenaran-un-papel-importante-en-la-consecucion-de-los-objetivos-de> (7/12/22).

que dicho sistema es incapaz de mejorar estas condiciones mediante el propio proceso de mercado y la libertad de los agentes? ¿Qué significa “crecimiento económico inclusivo”? ¿Acaso el mercado no está en condiciones de asegurarlo, habiendo reducido drásticamente la pobreza en el mundo libre en los últimos doscientos años, con un crecimiento exponencial de la población mundial? ¿Se pretende traficar la idea de que son los Estados los agentes de la inclusión real y sostenible, cuando los Estados no producen sino que redistribuyen lo producido por otros y por lo tanto no hay ninguna prueba de que el aparato coactivo institucional pueda apalancar el crecimiento económico, de ninguna otra forma que no sea apartándose de la iniciativa de los individuos y de la pujanza productiva del capital? ¿Ciertamente es una función del Estado “garantizar la vida sana” de su población? ¿Cuál es el límite para efectivizar semejante garantía? ¿Prohibir las actividades, los productos y los servicios que conforme algún criterio higienista arbitrario nos impida gozar de un estado de “completo bienestar”?¹³. Si a más de un desprevenido le dijéramos que alguien nos quiere imponer parámetros de vida que aseguren la pureza de nuestro organismo, asociaría tal temeraria idea y sin error a los peores regímenes opresivos de la historia mundial reciente.

En efecto, los modelos políticos planificadores pueden revestir diferente estética y alcance —pueden ser locales, nacionales o internacionales—, pero su lógica y sus mecanismos implican al fin idénticos significados y similares consecuencias. Mises acertó con habitual lucidez cuando afirmó que “un sinónimo para socialismo y comunismo es ‘planificación’”¹⁴. Aunque esta última expresión aún guarde cierta aceptación social, la única acepción en que puede usarse de forma legítima es si se trata de una “planificación para la libertad”¹⁵.

La planificación centralizada, ahora en el marco del paradigma de los derechos humanos, se presenta así bajo la denominación Agenda 2030, que la CEPAL describe de la siguiente manera:

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros de las Naciones Unidas que la suscribieron y es la guía de referencia para el trabajo de la comunidad internacional hasta el año 2030. La Agenda 2030 presenta una oportunidad histórica para América Latina y el Caribe, ya que incluye temas altamente prioritarios para la región, como la erradicación de la pobreza extrema, la reducción de la desigualdad en todas sus dimensiones, un crecimiento económico inclusivo con trabajo decente para todos, ciudades sostenibles y cambio climático, entre otros.

Es una agenda civilizatoria, que pone la dignidad y la igualdad de las personas en el centro y llama a cambiar nuestro estilo de desarrollo. Es un compromiso universal adquirido tanto por países desarrollados como en desarrollo, en el marco de una alianza mundial reforzada, que toma en cuenta los medios de implementación para realizar el cambio y la prevención de

¹³ Recordemos que según la Organización Mundial de la Salud, la salud es “el estado de completo bienestar físico, psíquico y social de un individuo y no sólo la ausencia de enfermedad”.

¹⁴ Mises, Ludwig V. Conferencia sobre socialismo dictada en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires en 1959 a instancia de Alberto Benegas Lynch (padre), en Política Económica (seis lecciones sobre el capitalismo), Buenos Aires, Unión editorial, segunda edición, 2014, p. 46. Para más detalles, puede v. sus obras Socialismo y La acción humana, editadas por el mismo sello.

¹⁵ Se trata del título de un libro de L. V. Mises.

desastres por eventos naturales extremos, así como la mitigación y adaptación al cambio climático.

La Agenda 2030 es el resultado del proceso de consultas más amplio y participativo de la historia de las Naciones Unidas y representa el consenso emergente multilateral entre gobiernos y actores diversos, como la sociedad civil, el sector privado y la academia. Asimismo, las bases normativas de esta agenda multilateral parten desde la carta de las Naciones Unidas de 1945 hasta las más de 40 referencias de conferencias y convenciones de la ONU aprobadas a la fecha.

La Agenda 2030 representa entonces un consenso multilateral entre gobiernos y actores diversos, capaz de tornar compatibles las políticas nacionales a favor del empleo con derechos y el desarrollo con la expansión del comercio internacional y la prevención de conflictos. Representa los compromisos que reconocen a las personas, la paz, la prosperidad compartida, al planeta y las alianzas como los principales rectores, compartidos y universales, en los que se debe basar una nueva batería de estrategias y políticas globales, regionales y nacionales, cuyo objetivo prioritario es caminar conjuntamente hacia una sociedad más igualitaria¹⁶.

En el ámbito argentino, el gobierno nacional destaca que las “ciudades vienen demostrando su liderazgo y su potencial para ser las aceleradoras de las políticas y prácticas más innovadoras y participativas para hacerle frente al cambio climático”, y en cuanto a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires señala que priorizó al respecto las metas 13.1, 13.2 y 13.3¹⁷. Además, se sostiene que “son fundamentales las políticas de movilidad sustentable que desincentivan el uso de los autos particulares. Tanto el transporte público eficiente como la movilidad saludable —andar, bicicleta y caminar—son aliados para la transformación verde que ofrecen a vecinos y vecinas alternativas económicas y rápidas en comparación al auto privado”.¹⁸ Lo propio hace la Ciudad porteña al presentar la Agenda 2030 en su comunicación oficial¹⁹. En similar sentido, según Greenpeace, “la movilidad sustentable es entendida como un modelo de traslado saludable de bajo consumo de carbono, que prioriza la calidad de la vida urbana y el bienestar colectivo”.²⁰ Cabe preguntarse ante esta última expresión, cuál sería el bienestar que resulta para aquellos que no están en condiciones o no desean trasladarse en bicicleta.

El carácter globalizante de la citada Agenda pierde de vista que a medida que la planificación es de mayor alcance, más difícil resulta estimar sus verdaderos costos y beneficios, puesto que el planificador central no es omnisciente, omnipresente ni omnipotente, y por lo tanto no puede conocer la infinita suma de hechos con sus correspondientes interpretaciones y consecuencias que tienen lugar de manera sucesiva y simultánea en la realidad

¹⁶ Cfr. “Objetivo 11—Las ciudades desempeñarán un papel importante en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”, en <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/acerca-la-agenda-2030-desarrollo-sostenible> (7/12/22).

¹⁷ Cfr. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/09/ciudad_autonoma_de_buenos_aires.pdf (7/12/22), p. 20.

¹⁸ Ib. p. 33. También puede verse <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-ciudad-de-buenos-aires-expuso-sus-avances-de-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible-en> (7/12/22).

¹⁹ Puede v. <https://www.buenosaires.gob.ar/agenda-2030> (7/12/22).

²⁰ Cfr. <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/8708/que-es-la-movilidadsustentable-y-como-beneficia-a-nuestras-ciudades/> (11/4/21), recuperado por Jocelyn Soto, citado por <https://www.institutoideas.com.ar/wp-content/uploads/2021/06/IDEAS-OAT-Movilidad-saludable-en-CABA-ECOBICI-Lee-Ramos-y-Saint-Germain-Abril-2021.pdf> (7/12/22).

humana²¹. Además, no todas las ciudades a las que se les pretende imponer dicho modelo son idénticas; por lo tanto, las condiciones efectivas que determinan la conveniencia o no de instalar ciclovías varían sustancialmente conforme las dimensiones de la ciudad, su configuración topográfica, su densidad poblacional, su composición y su respectiva distribución, el trazado urbano, sus vías de circulación y la disponibilidad de medios de transporte alternativos, entre otras.

Sin embargo, si comparamos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto de algunas ciudades capitales del mundo donde se ha implementado el modelo de “movilidad sustentable”, encontramos que en otras ciudades se han realizado estudios detallados acerca de la viabilidad de establecer ciclovías. Cabe destacar que la Ciudad de México ha realizado estudios precisos al respecto²². Por su parte, España²³ y Francia²⁴ hicieron lo propio también con un grado de detalle que no hemos encontrado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es más, en el caso de nuestra ciudad parece haber habido simplemente una decisión política de realizar ciclovías sin mayor planificación y como mero sustituto del subterráneo en aquellas zonas en las que este aún no se extiende.

Mientras que en la Ciudad de México existen 225 kms. de vías de subte divididas en doce líneas, en la Ciudad de Buenos Aires la red solo cuenta con 56,7 kms. divididas en apenas seis líneas, habiendo sido la ciudad pionera en Latinoamérica en el transporte bajo tierra, inaugurando la primera línea en 1913. En la actualidad, no existen obras en ejecución para la ampliación del subte luego de la inauguración del tramo de la línea E de Bolívar hasta Retiro en junio de 2019. Esta situación no ocurría desde 1973. Recién están contemplados como proyectos a mediano plazo la ampliación de las líneas E y H, y la construcción de las líneas F, G e I. Para graficar lo dicho, veamos a continuación una comparación de algunas ciudades del mundo en función de su superficie, extensión de la red de subtes construidos y extensión de las ciclovías:

Ciudad	Kilómetros cuadrados	Ciclovías (en kms.)	Subterráneo (en kms.)
CABA	203	287	56.7 (70 c/ premetro)
México	1485	220	225
Madrid	605.77	130	317
París	105.4	700	220
Amsterdam	219	500	50
Londres	244	97	408

²¹Sobre el carácter imposible de la planificación centralizada y los perniciosos efectos del racionalismo constructivista que esta implica, además de las citas mencionadas de Mises, puede v. Mises, L. v., Burocracia (gestión empresarial frente a gestión burocrática), Buenos Aires, Unión editorial, 2015; Hayek, Friedrich A., Principios de un orden social liberal. Buenos Aires, Unión, segunda edición ampliada, 2014, páginas 25 y siguientes; Kirzner, Israel, Competencia y empresarialidad, Buenos Aires, Unión editorial, páginas 225 y siguientes.

²²Puede v. en <http://data.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/emb/estrategia-movilidad.pdf> (7/12/22). A partir de la página 33 puede observarse un estudio detenido sobre la planificación de ciclovías en dicha ciudad.

²³Cfr.[https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608_estrategia_estatal_por_la_bicicleta_\(eexb\)_070621.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608_estrategia_estatal_por_la_bicicleta_(eexb)_070621.pdf) (7/12/22).

²⁴Francia lanzó el plan Vélo en 2019, cfr. <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche> (7/12/22).

En cuanto al cuadro precedente, cabe destacar la diferencia en la superficie de la Ciudad de Buenos Aires respecto de la Ciudad de México, con 203 y 1485 kilómetros cuadrados respectivamente, y con una diferencia de 67 kilómetros de ciclovías en favor de la primera; pero la Ciudad de México cuenta con cuatro veces más extensión de subte. A la par, la ciudad de Madrid, que tiene una superficie casi tres veces mayor a la capital porteña, cuenta con menos de la mitad de ciclovías pero con una extensión del subte más de cinco veces mayor. En cambio, París y Ámsterdam son ciudades con una configuración urbana muy diferente a Buenos Aires y México, y permiten una extensión mucho mayor de la red de bicicletas, en tanto que Londres supera en extensión la red de subterráneos de las restantes ciudades señaladas y posiblemente esta sea una de las razones que explican su menor cantidad de kilómetros de ciclovías.

De esta manera, el desarrollo de la Red de Ciclovías en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se muestra a la vez como parte de una agenda internacional de carácter supuestamente progresista que incluso contempla metas específicas para la reducción de las emisiones²⁵ por transporte para 2030 y 2050. Pero también se trata de una forma de evitar realizar inversiones costosas y de largo plazo como las que demanda el subterráneo, que no ocasionan los perjuicios que producen otros medios de transporte como los automóviles, las motocicletas e incluso las bicicletas, monopatines y otros similares, pero que le permiten a los funcionarios mostrar obras visibles a corto plazo que demuestran alguna clase de “gestión” y les permite exhibir el rótulo de “Ciudad Verde”.

Por otra parte, debido a la superficie y configuración de esta ciudad no es posible usar la bicicleta en grandes tramos y no puede pretenderse que la ciudad quede interconectada en su totalidad mediante las ciclovías puesto que es a la vez improbable y no representativo que se cruce la ciudad por completo en bicicleta. Además, al contrario de lo que se pretende mostrar, esta se trata de un medio de transporte menos funcional a la diversidad de personas y situaciones que otros medios disponibles, puesto que las personas muy mayores, o con determinadas patologías o discapacidades no pueden trasladarse en bicicleta. Paradójicamente, está a la vista que la bicicleta no es un medio “inclusivo” de la diversidad social. Asimismo, se trata de un medio hostil en momentos del año o días de muy alta o muy baja temperatura, y durante las lluvias u otros fenómenos meteorológicos. La probabilidad de accidentes por malas maniobras o falta de casco también es mayor que en otros medios de transporte donde no se requiere el uso de casco, o la colocación o encendido de implementos de seguridad *ad hoc* como bandas fluorescentes y luces intermitentes. También es mayor la exposición y vulnerabilidad respecto de hechos de inseguridad delictiva como robos — incluso del propio rodado— que en el automóvil. Las ciclovías además aumentan el peligro para los peatones y conductores de motorizados porque exigen una mayor atención en el doble sentido de su circulación. Además, son obstruidas habitualmente por contenedores de residuos dificultando el paso de los ciclistas, afectan el acceso a comercios y domicilios particulares, y requieren para su mejor uso semáforos especiales.

²⁵ Sin embargo, los índices de contaminación del aire en la Ciudad de Buenos Aires no muestran cifras que justifiquen semejante estado de alarma y prevención; los niveles de ozono a nivel del suelo, partículas finas, materia particulada, dióxido de nitrógeno, exposición del dióxido de azufre y el monóxido de carbono resultan normales. Puede v. por ej.: <https://www.accuweather.com/es/ar/buenos-aires/7894/air-quality-index/7894> (7/12/22).

Las dificultades reseñadas deben sopesarse al momento de fomentar con tamaño ahínco un medio de transporte solo en apariencia por completo benéfico e inocuo; en contraste con el automóvil, que resulta explícita o implícitamente condenado como un medio de transporte deletéreo, que es objeto de limitaciones y sanciones negativas que disuaden y estigmatizan su uso. Pero el dirigismo estatizante en favor del transporte a sangre y opuesto a la máquina encuentra insospechadas implicancias ideológicas. Es sabido que el automóvil se erigió como un símbolo de estatus e individualismo, con acceso masivo para la clase media a partir de mediados del siglo XX, lo que aún hoy despierta críticas en la izquierda²⁶. En efecto, “el boom de la industria automotriz fue auspiciada por el desarrollismo de Frondizi —en 1955, la cantidad de autos en el país llegaba escasamente a 341 mil unidades, y en 1960 se elevó a 400 mil—”²⁷. No cabe duda de que el automóvil fortalece la idea de individuo autónomo en el seno de la ciudad de masas, y por lo tanto su descalificación mediante políticas públicas en nombre de bienes o valores humanistas recuerda más a las acciones retrógradas de los luditas contra las máquinas industriales²⁸ o la risible sátira sobre la petición de los fabricantes de velas y afines del genial Bastiat en sus Sofismas económicos²⁹. Incluso se dijo de Alberto J. Armando, dueño de una importante concesionaria a la vez que presidente del club Boca Juniors: “No vende autos. Vende ideas con ruedas”³⁰.

En suma, en las condiciones actuales de la ciudad lo más razonable es que ante la ausencia de transporte privado, las demandas de transporte de los ciudadanos deberían ser cubiertas por el transporte público ya existente y por la red de subtes que debería expandirse, permitiendo de esta manera una adecuada y voluntaria migración al transporte público, a la vez sin condenar a quienes necesitan o prefieren desplazarse en sus propios motorizados.

V) Justificación jurídica de la propuesta

La propuesta jurídica concreta del presente proyecto consiste por una parte en reducir las ciclovías en las que se registró de manera oficial menos del 5% —cinco por ciento— de cruces diarios durante el último año, al momento de entrada en vigencia de la ley, respecto de la ciclovía de mayor cantidad de cruces diarios registrados oficialmente durante el mismo período en el ámbito de la Ciudad.

Este *quantum* se fija en un 5% —cinco por ciento— tomando como referencia los datos extraídos del estudio incluido en el presente, en el que se verifica que existe un grueso de ciclovías que registran un uso diario muy bajo, de alrededor de cien cruces por jornada. Entendemos que las ciclovías correspondientes a estos cruces carecen de justificación dado su escaso uso en relación con los perjuicios que puede ocasionar para transeúntes, conductores de motorizados, comerciantes y vecinos en general, y fijamos este porcentaje a fin de acotarlo a un mínimo fundado en beneficio de una posterior discusión en

²⁶ Por ejemplo, Kreimer, Roxana, La tiranía del automóvil, Buenos Aires, Anarres, 2006.

²⁷ Sebrelí, Juan José; Buenos Aires, vida cotidiana y alienación, Buenos Aires, Sudamericana, 2003, p. 106.

²⁸ Las implicancias del “odio a la máquina” fue sintetizado brillantemente por Henry Hazlitt en su célebre opúsculo La economía en una lección, Buenos Aires, Unión editorial, 2018, octava edición con prólogos de Javier Milei y Juan Ramón Rallo, págs. 83-94.

²⁹ Puede v. Bastiat, Frédéric, Obras escogidas, Buenos Aires, Unión Editorial, segunda edición, 2013, p. 140 y siguientes

³⁰ Sebrelí, J. J., op. cit., p. 107.

la respectiva comisión parlamentaria y en el recinto, reduciendo al máximo la discrecionalidad del criterio propuesto. Asimismo, el proyecto contempla tanto la prohibición de la instalación de ciclovías como su retiro con previa, expresa y formal autorización de la comuna en la que se proyecte su instalación. A su vez, no podrá exigirse como requisito justificación alguna respecto de la instalación o retiro ni tampoco ninguna otra condición para su efectivización.

A los fines anteriormente mencionados, la Junta Comunal deberá contemplar la participación y las propuestas del Consejo Consultivo Comunal al respecto con audiencia de los vecinos de la comuna; esto permite que sean las propias comunas, por medio de sus representantes comunales y los vecinos, las que decidan qué ciclovías prefieren instalar o retirar, promoviendo un modelo de gestión que priorice las funciones y la participación comunal por sobre los criterios verticalistas fijados por la Administración central, de conformidad con lo establecido por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Ley de Comunas 1777. Además, se dispone que el Consejo de Coordinación Intercomunal solo pueda intervenir con posterioridad a la autorización otorgada por la Junta Comunal al solo efecto de articular la implementación de las ciclovías en la comuna que corresponda.

La Ley de Comunas dispone en sus artículos 1° y 2° conforme el artículo 127 de la Constitución de la Ciudad que estas son unidades de gestión política y administrativa con competencia territorial descentralizada que debe considerar entre otros los aspectos urbanísticos, económicos, sociales y culturales. El artículo 128 del cuerpo constitucional porteño estipula asimismo que son competencias exclusivas de las comunas, entre otras, el mantenimiento de las vías secundarias y la elaboración de un programa de acción —incisos 1 y 2 respectivamente—, como así también la administración de su patrimonio —inciso 3—; mientras que de forma concurrente tienen a su cargo la fiscalización y el control del cumplimiento de normas sobre usos de los espacios públicos y suelo, la decisión y ejecución de obras públicas, proyectos y planes de impacto local, la evaluación de demandas y necesidades sociales, la participación en la formulación y ejecución de programas —incisos 1, 2 y 3 de las competencias concurrentes—. Por su parte, los artículos 8°, 10 y 11 incisos a), b), c), d) y e) de la Ley de Comunas 1777 son contestes respecto de estas competencias.

Asimismo, la Ley de Comunas establece en sus principios generales —artículo 4°— que estas se rigen por a) La descentralización territorial de la ejecución de los programas presupuestarios que tengan impacto local específico en materia de desarrollo social, cultura, deportes y defensa de consumidores y usuarios, así como en otras materias que hacen a las competencias exclusivas y concurrentes dispuestas, d) El Planeamiento concertado y coordinado entre el Poder Ejecutivo y las Comunas; e) La gestión pública participativa; f) El seguimiento Comunal de la gestión del Poder Ejecutivo en el ámbito local; g) La eficacia y eficiencia en la gestión y en la prestación de servicios. Además, el artículo 12 dispone que el Poder ejecutivo puede delegar en las Comunas la ejecución de competencias propias.

La participación de la Junta Comunal resulta conforme a lo dispuesto por los artículos 130 de la Constitución de la Ciudad y el artículo 26, incisos b) —referido a que esta es la encargada de ejecutar su presupuesto y administrar el patrimonio de la Comuna—, c) —relativo a su facultad de disponer, de acuerdo a las previsiones presupuestarias, la adquisición de bienes—, i), —por el que se dispone promover la participación de los vecinos en la gestión del gobierno de la Comuna y en la elaboración y planificación de las políticas previstas en el

Título II de la Constitución de la Ciudad— y j), —atinente a convocar a audiencias públicas y consulta popular en el ámbito de la Comuna—.

Por su parte, el Consejo Consultivo Comunal es el órgano que, conforme el artículo 131 de la Constitución de la Ciudad y el artículo 35 de la Ley de Comunas, está destinado de acuerdo a los siguientes incisos a: a) Participar del proceso de elaboración del programa de acción anual y anteproyecto de presupuesto de la Comuna y definir prioridades presupuestarias y de obras y servicios públicos; b) Efectuar el seguimiento, evaluar la gestión Comunal y supervisar el cumplimiento de la correcta prestación de los servicios públicos brindados por el Poder Ejecutivo en la Comuna; c) Presentar ante la Junta Comunal iniciativas así como propuestas para la implementación de programas y políticas de interés comunitario; d) Formular solicitudes de convocatoria a audiencia pública y a consulta popular; e) Promover, ordenar, canalizar y realizar el seguimiento de las demandas, reclamos, proyectos y propuestas de los vecinos; f) Promover políticas de comunicación ciudadana, de acceso a la información y de participación vecinal; g) Promover la utilización de los mecanismos de participación ciudadana entre los vecinos de la Comuna; j) Generar espacios abiertos de discusión, foros y toda otra forma de participación directa para debatir y elaborar propuestas sobre acciones, obras, programas y políticas públicas; k) Asesorar a la Junta Comunal sobre las materias que son competencia de la Comuna. Además, las recomendaciones emanadas del Consejo Consultivo Comunal son de consideración obligatoria por la Junta Comunal, de acuerdo al artículo 37 de la Ley de Comunas.

Conforme a lo anteriormente expresado, el Consejo de Coordinación Intercomunal solo puede participar *a posteriori* y cabe que se remita en la cuestión que nos ocupa, de acuerdo al artículo 41 de la Ley de Comunas, a: a) Entender sobre la planificación de las competencias que en forma concurrente la Constitución, el Poder Ejecutivo y la ley de Comunas le asignan a las Comunas; b) Coordinar y monitorear la ejecución del proceso de descentralización político-administrativo del Gobierno de la Ciudad; d) Definir los contenidos generales de la planificación plurianual de inversiones y coordinar los programas anuales de acción de cada Comuna; e) Proponer criterios de integración técnica, funcional y administrativa de las Comunas con el Poder Ejecutivo; e i) Mediar en cuestiones de competencias superpuestas entre Comunas.

Los derechos de raigambre constitucional involucrados en la presente cuestión son fundamentalmente el derecho al libre tránsito y a disponer libremente de la propiedad privada, en este caso de los ciclorodados y motorodados, sin que el Estado establezca mecanismos de sanción negativa o positiva por el uso de uno u otro medio de transporte, conforme los artículos 14 y 17 de la Constitución Nacional, 10 y 12 inciso 5 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; el derecho a la privacidad, intimidad y confidencialidad “como parte inviolable de la dignidad humana”, que resultan comprometidos por las sanciones negativas contra los automovilistas, conforme el artículo 12 inciso 3 del cuerpo normativo supremo porteño; la igualdad ante la ley, agravada por estas sanciones, conforme a los artículos 16 del cuerpo constitucional nacional y 11 del cuerpo normativo local, y el artículo 34 del mismo cuerpo referido al deber de seguridad, afectado por las consecuencias de la instalación y promoción de las ciclovías, en detrimento de otros medios.

Para finalizar, las audiencias públicas a las que pueden convocarse para la instalación o retiro de ciclovías, encuentran fundamento jurídico en los artículos 63 de la Constitución de la Ciudad, la Ley 6 de Audiencias Públicas, la

Ley de Comunas 1777 en el artículo 26 inciso j) referido a las atribuciones de la Junta comunal y el artículo 35 inciso d) relativo al Consejo Consultivo Comunal que está facultado para formular solicitudes de audiencia pública.

Por todo lo expuesto, solicito a mis colegas legisladores la aprobación del presente proyecto de ley.