



PROYECTO DE LEY

Artículo 1° .- *Objeto.* El presente proyecto de ley tiene por objeto el establecimiento obligatorio de mecanismos participativos para la elaboración de políticas públicas de infraestructura por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad.

Artículo 2° .- *Definiciones.*

- a. Mecanismos participativos.
- b. Procesos de participación.
- c. Políticas públicas de infraestructura.

Artículo 3° .- *Procesos de participación.* Los procesos de participación deberán seguir los siguientes preceptos:

- a. Brindar las condiciones para que el proceso de participación desarrolle su curso con anticipación a las definiciones intelectuales y/o materiales de las políticas públicas de infraestructura por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad.



- b. Disponer de información clara, concisa, referida a las fuentes, accesible y pertinente en cada etapa del proceso de producción de la política pública de infraestructura en las páginas oficiales de los organismos gubernamentales y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad.

- 4. Involucrar a organizaciones barriales existentes, de comerciantes locales u otras que pudieran desarrollarse en el radio de afectación de la política pública de infraestructura llevada a cabo por los organismos gubernamentales y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad.

Artículo 4 ° .- *Mecanismos de participación.* Los organismos gubernamentales y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad, deberán disponer de alguno de los siguientes métodos de participación detallados a continuación:

- a. Consultas públicas.

- b. Audiencias públicas.

- c. Foros y mesas de diálogo.

- d. Encuestas y estudios de opinión.



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

- e. Talleres participativos.
- f. Mesas de diálogo con autoridades locales y organismos sociales zonales.
- g. Otros.

Artículo 5 ° .- *Empleo de los mecanismos de participación.* Los mismos deben darse en el proceso de formación de la política pública de infraestructura, previo al inicio de la política pública de infraestructura.

Artículo 6 ° .- *Autoridad de aplicación.* La autoridad de aplicación de la presente normativa es el organismo gubernamental y/o órganos/instituciones/empresas con un porcentaje participativo del cincuenta por ciento (50%) o más por parte del Gobierno de la Ciudad que lleve a cabo la política pública de infraestructura.

Artículo 7 ° .- *Organismo de control.* La Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires (AGCBA) será el organismo encargado de corroborar la utilización efectiva de los mecanismos de participación pública. La misma determina la validez de los mecanismos del inciso “g” del artículo 4 de la presente ley.

- a. Expedición. La AGCBA se expide dentro de los quince (15) días hábiles de recibida la información correspondiente al mecanismo participativo llevado a cabo.



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

- i. Rechazo. En caso de rechazo, la política pública queda prevenida de su ejecución hasta tanto no se certifique la participación ciudadana.
 - ii. Aprobación. La misma permite el inicio de la política pública de infraestructura de forma automática.
- b. Ciudadanía. La misma podrá elevar quejas ante la AGCBA la cual deberá revisar y expedirse respecto al asunto de queja conforme la Ley N° 104.

Artículo 8 ° .- *Registro de participación en políticas públicas de infraestructura.* La Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires será la encargada de crear el Registro de Participación en Políticas Públicas de Infraestructura (REPPi) el cual deberá contener registro de todos los mecanismos de participación llevados a cabo por los organismos previstos en la presente ley a efectos de disponer de su uso para la sociedad, organismos del estado y poder judicial si fuera necesario.

Artículo 9 ° .- *Entrada en vigencia.* La presente normativa entra en vigencia un año calendario posterior a su sanción y publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 10 ° .- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señor presidente,

Los mecanismos de participación pública son un medio esencial en el diseño e implementación de políticas públicas de todo índole y en específico aquellas que implican una suma considerable de recursos y que afectan espacios físicos. Las políticas públicas referidas a infraestructuras tienen a tener ambos componentes siendo a su vez de gran utilidad pública como puede ser la ampliación de avenidas, construcción de medios de transporte e infraestructuras afines, viviendas sociales entre otros. Al margen de la participación pública, fruto del alto costo y de las limitaciones económicas que enfrenta nuestro país, las consultas públicas son fundamentales para hacer valer cada centavo que se invierte.

Cuando esta ley refiere a política pública de infraestructura y no obras de infraestructura, pretende extender el área de cobertura no limitando a una obra en particular y permitiendo que accione sobre la planificación dentro de la cual se encuentra tal política pública. Por ejemplo, una hipotética obra de metrobús en la Avenida Libertador corresponde a una política pública de infraestructura orientada a descongestionar el tránsito en tal zona de la ciudad, la cual puede estar acompañada de otras medidas tales como eliminación de ciclovías, túneles etc. La presente ley prevé una serie de mecanismos de alta variedad permitiendo tanto la participación vecinal, como de organizaciones zonales en el proceso de elaboración de la política pública.

Estos procesos son fundamentales en cuanto proveen un apoyo explícito y certifican su futuro uso por parte de quienes se encuentran cerca a la zona de ejecución en relación con el costo de ejecución y mantenimiento. Un ejemplo de los efectos nocivos de la ausencia de consulta y estudios de impacto sobre obras determinadas es la Línea E del subterráneo de la Ciudad cuyas ampliaciones llevadas a cabo en los 80s dieron nulo fruto siendo un fiasco total. Para tomar dimensión la Línea E es la más extensa de todas, seguida de la Línea B, transportó 20.225.569 pasajeros en 2023 frente a 34.963.040 de la Línea C y 57.542.870 de la Línea B



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

que posee dimensiones similares. Claramente la falta de consulta respecto al transporte en zonas donde la ciudadanía lo requiere termina llevando a la producción de obras sin un correlato de uso y con un costo inmenso en su construcción y mantenimiento.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento del presente proyecto de ley.

Firmado digitalmente por Jorge Mario RETA
Fecha:19/11/2024 14:25:10
Diputado de la Ciudad
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires