



PLAN ESTRATÉGICO
TERRITORIAL
LANÚS

PLAN ESTRATÉGICO
TERRITORIAL

LANUS

Provincia de Buenos Aires

Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan Estratégico Territorial de la Municipalidad de Lanús -financiado por CAF, Banco de Desarrollo de América Latina- en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

AUTORIDADES NACIONALES

Presidente

Ing. Mauricio Macri

Vicepresidente

Lic. Gabriela Michetti

Jefe de Gabinete de Ministros

Lic. Marcos Peña

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Lic. Rogelio Frigerio

*Subsecretario de Planificación Territorial de la
Inversión Pública*

Lic. Fernando Álvarez de Celis

Director Nacional de Planificación Territorial

Lic. Julián Álvarez Insúa

*Director Nacional de Planificación de la
Integración Internacional*

Arq. Atilio Alimena

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernadora

Lic. María Eugenia Vidal

Vicegobernador

Dr. Daniel Marcelo Salvador

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente

Act. Nestor Oscar Grindetti

Secretario de Desarrollo Urbano

Arq. Carlos Silva

EQUIPO TÉCNICO

*Subsecretaría de Planificación Territorial de la
Inversión Pública*

Municipalidad de Lanús

Consultores

Arq. Gerónimo Paladino

Arq. José Daniel Jimenez Alcorta

ÍNDICE

Introducción

- » Objetivos

Marco Conceptual

Metodología

- » Fase Cero
- » Fase Propositiva
- » Fase de Implementación

Mapa de Actores

- » Ámbito Nacional
- » Ámbito Provincial
- » Ámbito Interjurisdiccional
- » Ámbito Local
- » Instituciones Públicas
- » Organizaciones de Base
- » Instituciones Privadas
- » Organizaciones Mixtas

Planes Existentes

- » Plan Estratégico Territorial Argentina 2016
- » Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires
- » Plan Estratégico de la Provincia de Buenos Aires

Municipio de Lanús - Fase Cero

- » Características Socio-demográficas
- » Villas y Asentamientos
- » Vivienda
- » Actividades Económicas
- » Educación
- » Salud y Seguridad
- » Dimensión Ambiental
- » Resumen de Indicadores
- » Resumen de Encuestas

Mapa de Situación Actual

Áreas de Acción

- » Estructuras y Centralidades
- » Transporte y Movilidad
- » Patrimonio Urbano
- » Espacio Público y Medio Ambiente
- » Hábitat y Vivienda

Mapa de Situación Deseada

Lineamientos Estratégicos

- » Planeamiento
- » Obras Estratégicas Transformadoras
- » Urbanismo Social

Conclusiones

Bibliografía



INTRODUCCIÓN

En el desarrollo del presente escrito, se buscará presentar todas las acciones que puedan desarrollarse territorio que comprende el Municipio de Lanús de forma positiva y buscando potenciar las características intrínsecas del mismo en la búsqueda de mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Identificando, a su vez, aquellos actores que presenten competencia entre este y otras jurisdicciones, generando una agenda común a ser desarrollada, con el objetivo de lograr el mayor impacto territorial.

Se proponen diferentes ejes de acción en la conformación de un Modelo Deseado donde el paradigma, aún existente, de "centro - periferia" da lugar a otros generando nuevas relaciones dentro del Municipio, y de este al exterior del mismo buscando la integración, la inclusión y el ordenamiento de la estructura habitacional productiva característica del Municipio de Lanús.

En la búsqueda de un mayor equilibrio territorial, el Municipio promueve nuevos núcleos que llamaremos NODOS DE DESARROLLO PRIORITARIOS (productivos, de pequeña escala, co-

merciales, educativos, de servicios, etc.) que están menos desarrollados o por desarrollarse a la vez que se sostiene la competitividad de los sectores ya consolidados de la trama mejorando así, la performance económica del territorio del Municipio en su totalidad.

Además, el Plan Nacional señala la importancia de "fortalecer el planeamiento urbano como herramienta de previsibilidad y formación de consenso, con el objetivo de garantizar la sostenibilidad futura". Y concluye: "la concientización respecto de la necesidad de regulación del uso de suelo y la consecuente orientación de las inversión pública y privada en materia de emprendimientos e inversiones en infraestructura, constituye un elemento fundamental para garantizar un desarrollo urbano sostenible. Esto es, que atienda a la mitigación de los impactos ambientales negativos y a los procesos de segregación socio-espacial que se suscitan en las grandes ciudades".¹

Objetivos

Los municipios son las unidades de administración y gobierno que están más próximas a la gente que habita y conforma los territorios. La responsabilidad primordial de estos gobiernos es promover y sostener un desarrollo local sustentable, entendido como aquel que armoniza el crecimiento económico, cuidado ambiental y equidad social.

Contar con un marco de planificación territorial es esencial para lograr este objetivo, ya que señala el rumbo y las características del modelo de desarrollo buscado, articula y coordina las diferentes acciones sobre el territorio, da respuesta a problemas y conflictos y desarrolla sus potencialidades.

La planificación territorial se presenta entonces como una herramienta que busca dar racionalidad política y técnica a los procesos de decisión de acciones vinculadas al gobierno del territorio en sus tres niveles: nacional, provincial y

municipal. A su vez, es una herramienta de articulación horizontal, que busca superar la segmentación sectorial propia de las estructuras de gobierno permitiendo priorizar carteras de proyectos y entender sus impactos cruzados. Para esto, la planificación ofrece una diversidad de instrumentos de gestión como planes de ordenamiento, normativas territoriales y urbanas, opciones de financiamiento, estrategias de comunicación y participación y procedimientos de monitoreo y evaluación de políticas.

MARCO CONCEPTUAL

¿Qué es el ordenamiento territorial?

El ordenamiento territorial es la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de toda la sociedad, que se llevan a cabo mediante determinaciones que orientan el accionar de los agentes privados y públicos sobre el uso del suelo. El ordenamiento territorial es una política pública, destinada a orientar el proceso de producción social del espacio mediante la aplicación de medidas que tienen por finalidad la mejora de la calidad de vida de la población, a través de su integración social en el territorio y el uso y aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales y culturales.

¿Qué es un plan?

El plan es una herramienta de planificación. Constituye un conjunto de objetivos y propuestas que se expresa a través de un modelo determinado dentro un programa de acción y coordinación, con metas establecidas en el tiempo. Contiene decisiones de carácter general que expresan los lineamientos políticos fundamentales, las prioridades que se derivan de esas formulaciones, la asignación de recursos acorde a esas prioridades, las estrategias de acción y el conjunto de medios e instrumentos para alcanzar las metas y objetivos propuestos.

¿Para qué sirve?

Supone crear una herramienta para obtener resultados y clarificar dudas acerca del trabajo a realizar: define objetivos y actividades, establece prioridades, identifica recursos y cuantifica niveles de desempeño. En resumen, es una guía

a que orienta objetivos, actividades y recursos de forma coherente y articulada.

¿Qué características debe tener?

El plan debe tener cuatro características principales: ser sistémico o integral, ser participativo, ser flexible y ser prospectivo.

- **Sistémico e integral:** debe abordar todas las dimensiones territoriales (social, económica, ambiental, física, jurídico-administrativa) de forma integrada, ya que es preciso entender sus vinculaciones y su funcionamiento en conjunto.

- **Participativo:** el diseño y la implementación de un plan genera efectos directos e indirectos sobre diversos actores públicos y privados del territorio sobre el que se interviene, cuanto mayor sea el conocimiento que éstos tengan sobre las acciones de planificación, mejores serán las posibilidades de consensuar su validez, ajustar sus procedimientos y potenciar sus resultados.

- **Flexible:** el plan debe ser lo suficientemente dúctil para adaptarse a los cambios que se producen en el territorio, de modo que se pueda reorientar según nuevos contextos y necesidades y, de modo que pueda ser parte de un proceso de planificación continuo que tiende a mejorarse en el tiempo.

- **Prospectivo:** el plan debe pensarse con una visión a corto, mediano y largo plazo, teniendo en cuenta diferentes escenarios posibles y planteando un escenario deseado a futuro, a fin de encauzar las acciones del presente, tomando medidas proactivas.

¿Cuáles son los componentes de un plan?

El proceso de formulación del plan se divide en dos momentos interrelacionados: una instancia diagnóstica y una propositiva. Un tercer momento consiste en el seguimiento del plan, a partir del cual se actualizan y ajustan las dos primeras etapas, retroalimentando el proceso de planificación.

¿Cómo se relaciona con otros planes?

El plan de ordenamiento territorial debe tener en cuenta otros planes municipales, provinciales o nacionales, planes o programas estratégicos sectoriales existentes y la articulación entre ellos y contemplar la articulación e integración con otros instrumentos legales que afectan usos y organización del territorio.

¿De qué depende el éxito del plan?

Existen condiciones básicas para que un plan territorial logre constituirse en un instrumento de gobierno:

- Respaldo político de las autoridades involucradas, responsables directos de la implementación de las propuestas.
- Legitimación y apropiación por parte de la sociedad, destinatarios directos de las propuestas de desarrollo territorial.
- Solidez del equipo técnico, intérpretes y redactores de las propuestas que se adecuan a la realidad objeto del planeamiento.
- Recursos necesarios para hacer efectivas las acciones propuestas.

La articulación entre estos factores resulta clave para el éxito de un plan, habida cuenta de la multiplicidad de actores involucrados y de la complejidad de las problemáticas que caracterizan a toda dinámica territorial.

¿Quiénes participan de un plan?

En los procesos de planificación participan:

- Los decisores políticos.
- El equipo técnico, que puede ser interno o externo o una combinación de ambos.
- Los diferentes organismos gubernamentales que tienen injerencia en el territorio, incluyendo a los de otros niveles de gobierno.
- La sociedad, incluyendo a la academia, las cámaras empresarias, las asociaciones profesionales, las asociaciones de la sociedad civil y la comunidad en general.

METODOLOGÍA

La metodología propuesta se divide en tres grandes fases:

- La fase cero, que incluye las actividades preparatorias, el pre diagnóstico, el diagnóstico y el modelo actual.
- La fase propositiva, que incluye la definición de escenarios, el modelo deseado con sus lineamientos estratégicos, programas y proyectos.
- La fase de implementación, que incluye la fase técnica de ejecución de los programas y los proyectos y el monitoreo y evaluación del proceso de planificación, que lleva a su retroalimentación y actualización.

Comunicación: relaciones institucionales, participación y difusión

- Relaciones institucionales: gestión de vínculos (mapeo de actores).
- La participación: convocatoria a los actores involucrados.
- Difusión: producción de piezas comunicacionales con información sobre la intervención territorial.

3.1 Fase Cero

La primera etapa del plan se desarrolla desde el análisis más simple de datos observables de la realidad, inventarios, proyectos existentes y entrevistas hasta el entendimiento de procesos más complejos que ocurren en el territorio, que son las primeras construcciones conceptuales del análisis y plantean el territorio en términos dinámicos. La relación entre procesos da lugar a la conceptualización de los ejes problemáticos, que estructuran y dan forma al territorio y que son sintetizados en el modelo actual del territorio.

Para la elaboración del diagnóstico es necesario recopilar la información con que cuenta el municipio: antecedentes y planes anteriores y estadísticas. Si existen planes que se estén implementando es necesario revisarlos y analizar cómo interactúan con el plan que se pretende formular verificando si contiene información de base de utilidad.

El objetivo del diagnóstico es el conocimiento integral del territorio desde un punto de vista descriptivo y también desde el punto de vista explicativo de por qué suceden las cosas expresadas en diversas dimensiones (la realidad y los procesos que la explican).

El diagnóstico incluye la sistematización y análisis de información recopilada con el fin de orientar la toma de decisiones para el desarrollo del municipio, tanto en base a sus potencialidades y limitaciones como a la identificación de los procesos críticos que influyen en su actual funcionamiento.

En esta etapa se busca caracterizar una situación local determinada, considerando aspectos vinculados a la competitividad territorial (empleo, exportaciones, diversificación económica, producto bruto geográfico, innovación) y a la calidad de vida local (condiciones del hábitat y la vivienda). Se analizan, además, la cobertura y calidad de los servicios públicos, las condiciones ambientales, la capacidad de respuesta y adaptabilidad a los riesgos, las vulnerabilidades ambientales, la gobernabilidad y la estructura de actores del territorio dado.

Modelo actual. Sintetiza los principales componentes que estructuran el territorio a partir de la integración del conocimiento alcanzado a través del análisis de sus dimensiones. Es una representación espacial de los conflictos y las oportunidades asociadas al proceso de producción territorial.

La representación gráfica del modelo actual tiene la forma de un mapa síntesis donde se grafica la organización espacial y el funcionamiento del territorio. Para llegar a este mapa síntesis se puede partir de cinco mapas temáticos (sistema ambiental, social, económico, físico y jurídico-administrativo), no obstante el objetivo es representar gráficamente el análisis de esa información de manera articulada y no meramente superponiendo capas.

3.2 Fase Propositiva

La segunda etapa de trabajo tiene como objeto configurar las respuestas a las diferentes conceptualizaciones conformadas en la etapa de diagnóstico. Es deseable pensar la prospectiva enfocada en la innovación y el cambio institucional, ya que el plan requiere utilizar la prospectiva para definir escenarios que permitan la observación de los cambios sociales en curso. A partir del modelo deseado, se desagregarán las propuestas de intervención en el territorio:

-Los lineamientos estratégicos responden a los ejes problemáticos identificados. Deberán estar constituidos por una serie de programas de actuación, que involucra un conjunto de proyectos específicos y la definición de la normativa que permita soportar al Modelo Deseado definido.

-Los programas como conjuntos de proyectos abordando los procesos detectados en el diagnóstico.

-Los proyectos específicos para resolver las deficiencias detectadas en los datos duros en las primeras fases de la etapa de diagnóstico. Implican acciones concretas que impactarán en la realidad cotidiana, eliminando o transformando las situaciones problemáticas identificadas. Deberá percibirse una mejora en las condiciones territoriales y, por ende, en la calidad de vida de la población.

Así, se busca ordenar y correlacionar de manera

coherente las diferentes escalas de análisis con sus correspondientes instancias temporales (corto, mediano y largo plazo).

Modelo deseado. Surge como una respuesta superadora del modelo actual y representa la imagen objetivo de la estructura territorial que se propone construir mediante la implementación del plan. En esta instancia se proponen políticas públicas específicas en función de las problemáticas detectadas en la fase cero y considerando los diferentes escenarios posibles en el futuro teniendo en cuenta los aportes de los actores involucrados.

3.3 Fase de Implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación.

Para poder medir el impacto de las intervenciones, es fundamental haber establecido en la FASE CERO una línea base cualitativa y cuantitativa, que es el punto de partida en el proceso de seguimiento.

Es necesario establecer indicadores, que se refieren tanto a la forma de implementación del plan como a su impacto, respecto de las metas y objetivos.

Los resultados del plan y el impacto logrado pueden medirse con indicadores de la actividad económica (tasas de empleo y de desempleo); indicadores sociales (nivel de educación; tasas de alfabetización); e indicadores físicos y ambientales (acceso a servicios; calidad de la vivienda; calidad del aire y del agua).

4. MAPA DE ACTORES

El mapeo de actores clave, también conocido como mapa social o sociograma, supone el uso de esquemas para representar la realidad social, comprenderla en su extensión más compleja y establecer estrategias de cambio para la realidad así comprendida.

Con esto se busca no solo tener un listado de los diferentes actores que participan en una iniciativa, sino conocer sus acciones y los objetivos de su participación, identificando roles y poderes de los actores sociales más relevantes. Se debe mirar más allá del panorama superficial de roles de los diferentes actores: ¿Quién presiona y por qué? ¿Quién no es escuchado? ¿Quiénes son los afines y quiénes los opuestos?, ¿Qué capacidad de influenciar las acciones de otros tienen determinados actores?, ¿Cuáles son más vulnerables?, etc. Esto nos ayuda a representar la realidad social en la que se intervendrá, comprenderla en su complejidad y diseñar estrategias de intervención con más elementos que solo el sentido común o la sola opinión de un informante calificado. Permite seleccionar mejor los actores a los que se deba dirigir en tal o cual momento.

Para esto se procede a la identificación de las distintas instituciones, grupos organizados o personas que podrían ser relevantes en función del proyecto de acción o investigación. Para proyectos de intervención, resulta clave identificar en forma concreta los posibles actores con los que se vincularán, que tipo de relaciones se establecerá con ellos y cuál será el nivel de participación de cada uno de los actores.

Usualmente son considerados actores aquellos individuos, grupos o instituciones que son afectados o afectan el desarrollo de determinadas actividades, aquellos que poseen información, recursos, experiencia y alguna forma de poder para influenciar la acción de otros para generar propuestas de intervención, el objetivo acá es reconocer las principales funciones de los actores respecto del proyecto o programa, así como identificar las posibles acciones que podrían desarrollar los actores sociales e institucionales perfilando una red de alianzas interinstitucionales en relación con la propuesta de intervención.

4.1 Ámbito Nacional

Presidencia de la Nación: Administración general de la República Argentina. Presidente: Mauricio Macri.

Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda: Asistencia a Presidencia en temas relacionados al gobierno político interno en un régimen republicano, representativo y federal en relación a políticas públicas. Ministro: Rogelio Frigerio.

Secretaría de Obras Públicas: Secretario: Daniel Chaín.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública: Subsecretario: Fernando Alvarez de Celis.

Dependencias Ministeriales: Agua y Saneamientos Argentinos S.A. (AySA).

4.2 Ámbito Provincial

Gobernación de la Provincia de Buenos Aires: Poder Ejecutivo a cargo de la Provincia de Buenos Aires. Mayor Autoridad Provincial. Gobernadora: María Eugenia Vidal.

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos: Organismo encargado de generar las políticas necesarias para la planificación, ejecución y control de las obras públicas, del urbanismo y la vivienda en el marco de la provincia de Buenos Aires y reúne en su composición orgánica a importantes dependencias. También está a cargo de los Servicios Públicos, y de las empresas AUBASA, ABSA, BAGSA, Centrales de la Costa, FERROBAIRES, OCEBA, OCABA, Dirección Provincial de Energía y la Dirección Provincial de Transporte.

Ministerio de Desarrollo Social: Asistencia, Prevención y Promoción Social de las personas, familias y sociedad civil formulando políticas en el área de su competencia, elaborando y ejecutando planes y asignación y control de subsidios a problemas sociales.

Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología: Determinar e implementar políticas para el ordenamiento, promoción y desarrollo de las actividades industriales, mineras, comerciales y portuarias, incluyendo políticas de innovación y transferencia de tecnología.

Ministerio de Coordinación y Gestión Pública
Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible: Designado por el Poder Ejecutivo, será la autoridad de aplicación de la Ley 11.723 y de las que en adelante se sancionen, en su carácter de sucesor institucional de la ex Secretaría de Política Ambiental, exceptuándose el Artículo 26, inciso 4 de la presente Ley y funcionará en la órbita del Ministerio de Coordinación y Gestión Pública.

4.3 Ámbito Interjurisdiccional

Autoridad Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR): Organismo público que se desempeña como la máxima autoridad en materia

ambiental en la región. Es un ente autónomo, autárquico e interjurisdiccional que conjuga el trabajo con los tres gobiernos que tienen competencia en el territorio: Nación, Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El organismo se crea en 2006 mediante la Ley N° 26.168, atendiendo a la preocupante situación de deterioro ambiental de la cuenca.

La Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) es el ente interjurisdiccional, que tiene a su cargo la ejecución del Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca del Río Matanza-Riachuelo y está integrada por un Consejo Directivo presidido por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y los representantes de las tres jurisdicciones, un Consejo Municipal con representantes de los 14 municipios que conforman la cuenca (entre ellos el Municipio de Lanús), y una Comisión de Participación Social como espacio de articulación del Plan con la Sociedad Civil abierto a su integración por cualquier organización con intereses en el ámbito territorial de la cuenca.

Asimismo, se ha conformado un Foro de Universidades de la Cuenca Matanza Riachuelo (FUCUMAR) como ámbito de interacción entre las universidades vinculadas por sus saberes a la problemática de la cuenca y el grupo de expertos responsables a cargo del Plan.

La Autoridad de Cuenca cuenta asimismo con una Dirección Ejecutiva y una Secretaría General cuya función es oficiar de enlace entre todos los actores que conforman el Plan Integral de Saneamiento de la Cuenca Hídrica Matanza Riachuelo.

4.4 Ámbito Local

Intendencia de la Municipalidad de Lanús: Máxima autoridad del partido de Lanús, cabeza del poder ejecutivo. Lanús es uno de los 135 partidos de la provincia de Buenos Aires. Forma parte del aglomerado urbano conocido como Gran Buenos Aires, ubicándose en la zona sur del mismo.

Limita con la ciudad de Buenos Aires por el Riachuelo y con los partidos de Avellaneda, Quilmes y Lomas de Zamora. Su ciudad cabecera es Lanús, aunque en su origen era la localidad de Villa General Paz. Según el último censo el partido tiene 459.263 habitantes, que lo sitúa como la 5ª unidad más poblada del conurbano, con una población de 10.077,78 hab/km² es el partido más densamente poblado después de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en Argentina. Esta población representa un 0,09% más que la de 2001. Lo que se conoce como ciudad de Lanús cuenta con 212.152 habitantes, siendo la localidad más poblada del partido, que representa un 47% del total.

Secretaría de Espacio Público y Ambiente Sustentable: Orientada a implementar acciones que contribuyan a mejorar la calidad del espacio público y la concientización respecto del cuidado ambiental.

Secretaría de Seguridad y Movilidad Sustentable: Orientada a instrumentar las políticas para garantizar la protección ciudadana y la seguridad pública en el ámbito municipal.

Secretaría de Comunicación Social: Implementa diversos canales de comunicación que benefician la promoción y ejecución de las políticas del Municipio.

Secretaría de Desarrollo Urbano: Encargada del diseño de políticas, programas y proyectos des-

tinados al planeamiento urbano, la ejecución y fiscalización de las obras públicas del Municipio.

Concejo Deliberante de Lanús: Poder legislativo del municipio integrado por un cuerpo de concejales, cuya función es la elaboración de las ordenanzas que rigen las actividades que se realizan en un Municipio y que no son alcanzadas por la legislación provincial o nacional. Actualmente el HCD cuenta con 10 comisiones en funcionamiento, con 7 miembros cada una.

Geo Lanús: Sistema Municipal de Información Urbano Catastral Georreferenciado, denominado GeoSIUC Lanús. Con esta nueva modalidad de transmisión de datos, el Municipio plantea la democratización de la información de la gestión de manera transparente y dinámica.

El mismo se apoya sobre una Infraestructura de Datos Especiales (IDE) a nivel municipal, las cuales se integran al orden provincial y nacional promovido por IDERA e IDEBA como una política vinculada al orden de lo provincial y nacional en un proceso de digitalización para la planificación y ordenamiento del territorio.

GeoSIUC está diseñada con software libre que garantiza el acceso a la información de datos como ubicación de escuelas, densidad de población o riesgo de contaminación, entre otras, tanto a trabajadores municipales como a organizaciones gubernamentales, académicas o de la sociedad civil que estén incorporados en esta iniciativa.

En cuanto a las áreas municipales, GeoSIUC permite realizar la producción y gestión de información geoespacial, fundamental para el análisis territorial que da como resultado la planificación y la toma de decisiones en materia de políticas públicas.

4.5 Instituciones Públicas

Universidad Nacional de Lanús (UNLa): Universidad pública argentina fundada el 7 de Junio de 1995 con sede central en la localidad bonaerense de Remedios de Escalada, en el partido de Lanús. Su campus se encuentra ubicado en el límite de los partidos de Lanús y Lomas de Zamora.

4.6 Organizaciones de Base

Cámaras empresariales, industriales y comerciales del distrito:

Cámara de Comercio de Valentín Alsina
Centro de Comerciantes e Industriales de Valentín Alsina
Centro Comercial e Industrial de Lanús
Asociación Dirigentes de Empresa Lanús (ADE Lanús)
Asociación Comerciantes Lanús Oeste (ACLO)
Cámara de Comercio de Remedios de Escalada
Cámara de Comercio de Monte Chingolo
Asociación de Curtidores de la Provincia de Buenos Aires (ACUBA)
Unión Industrial de Lanús (UIL)
Centro de Producción Industrial de Lanús Este (CEPILE)
Cámara de Comercio, Industria Villa Edén Pompeo
Unión de Curtiembres Argentinas (UCA)
Cámara Argentina Federal Empresaria Multi-sectorial (CAFEM)
Cámara de Microempresarios de Lanús;
Cámara de Mujeres Empresarias de Lanús

Foro Hídrico Sanitario Ambiental Lanús:

Se conformó el 23 de junio de 2006 con cuatro instituciones contemplando la necesidad de hacer un plan hídrico regional integral por cuencas. Hoy en día, funciona con más de 60 entidades y vecinos de Villa Diamante, Villa Jardín, 9 de Julio, San José Obrero, Villa Caraza,

Eva Perón, Villa Giardino, Las Colonias, Gerli Este y Oeste, Escalada Este y Oeste, Lanús Este y Monte Chingolo con el objetivo de llevar una tarea articulada con Nación, Provincia y el Municipio para mejorar la calidad de vida de los lanusenses a través de obras, también se busca generar empleo digno y genuino, por eso se incorporó la participación de la U.O.C.R.A. - CGT Avellaneda Lanús.

Se llegó a diagramar una ordenanza en Diciembre de 2006 logrando su aprobación. Pocos días después de la sanción, el Ejecutivo Municipal, decidió vetar dicha ordenanza fundamentando que no todo Lanús está en emergencia, que el Municipio ya está plegado a un plan maestro de cloacas de AySA para el año 2018 y que al Municipio sólo le compete la limpieza y mantenimiento de los canales secundarios y los principales a Provincia y demás obras a Nación.

Cooperativas de trabajo

4.7 Instituciones Privadas

Empresa COVELIA SA: Empresa encargada de la recolección de los residuos sólidos urbanos. La firma creada en 1999 hoy opera en doce distritos del Gran Buenos Aires y la Provincia (San Miguel, Merlo, Lomas de Zamora, Lanús, San Martín, Escobar, Bahía Blanca, Quilmes, Esteban Echeverría, Tres de Febrero, Pinamar, La Costa y el Mercado Central).

4.8 Organizaciones Mixtas

Agua y Saneamientos Argentinos (AySA): Empresa pública argentina dedicada a la prestación de servicio de agua, cloacas y desagües pluviales. Fundada oficialmente como Obras Sanitarias de la Nación (OSN) en 1912. AySA brinda servicios a la población de CABA y de

varios partidos de la Provincia de Buenos Aires.

Promueve el acceso universal a los servicios sanitarios de agua potable y desagües cloacales en el área de concesión fomentando el cuidado del agua y sus fuentes resguardando la disponibilidad de dicho recurso.

Su foco principal son las obras de expansión y regularización de los servicios con efectividad y eficiencia cumpliendo los parámetros y normas de calidad establecidos en el marco regulatorio, leyes y disposiciones vigentes. La empresa tiene como objetivo alcanzar el 100% de cobertura en el área de concesión en el año 2018/2020 de manera sustentable, con inclusión social y proyección regional.

La empresa tuvo diversas denominaciones durante su historia, fue privatizada y luego re estatizada en 2006. De esta forma, el 90% de la compañía quedó en manos del Estado nacional y el 10% restante siguió en poder de los trabajadores, mientras el control operativo quedó a cargo de la Federación Nacional de Trabajadores de Obras Sanitarias.

Transportistas

Usuarios de los medios de transporte público: Tanto de las líneas de colectivos como del ferrocarril.

Conductores vehículos particulares

Vecinos

5. PLANES EXISTENTES

Existen planes que abarcan diferentes escalas de acción de ordenamiento territorial, entre ellos podemos nombrar planes estratégicos como el "Plan Estratégico Territorial Argentina 2016", también podemos nombrar los "Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires" o el "Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Buenos Aires".

Son diferentes instrumentos realizados como una guía para el despliegue de la Inversión Pública, junto a otros sectores nacionales, provinciales y municipales conforma líneas de acción actualizadas para lograr un desarrollo sostenible a largo plazo.

Si bien el PET se puso en marcha en 2004 con el objeto de formular un plan federal de inversión en infraestructura y equipamiento, esta meta se diversificó y hoy comprende una gran cantidad de líneas de acción en constante actualización, en el convencimiento de que la planificación estratégica territorial es un proceso más que un producto, que debe ser flexible para contemplar tanto las demandas urgentes del corto plazo como las visiones de desarrollo del largo plazo.

5.1 Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

Objetivo del plan

Cumplir los lineamientos planteados en la política de estado donde cada habitante logre:

- Desarrollar su identidad territorial y cultural y

su sentido de pertenencia al territorio nacional alcanzar el progreso económico y proyectos personales.

- Alcanzar la sustentabilidad ambiental de su territorio para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos del mismo.
- Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas.
- Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo y una elevada calidad de vida.

Metodología

Es una estrategia flexible y participativa, donde el Gobierno del Estado Nacional asume el liderazgo pero cuya elaboración es consensuada con las Provincias asumiendo una dinámica de trabajo conjunta, no definida desde estamentos técnicos del Estado Nacional, sino apelando al conocimiento de los protagonistas de cada realidad provincial como plataforma de trabajo entre los equipos técnicos de las distintas jurisdicciones para la construcción del Plan Estratégico Territorial.

- Diagnóstico de la situación actual o "Modelo Territorial Actual"; modelo resultante de la caracterización de los sistemas ambiental, social, el medio físico, económico.
- Formulación de estrategias reparadoras de los conflictos y promotoras de las potencialidades detectadas en el territorio.
- Un "Modelo Territorial Deseado".
- Cartera de iniciativas y/o proyectos de infraestructura funcionales a la construcción de dicho modelo.

Síntesis del Modelo Actual del Territorio

El Modelo Actual del Territorio Nacional, caracteriza la interrelación existente entre el medio biofísico y el medio socio-económico –población y actividades productivas– que tienen lugar en las distintas regiones del país, repre-

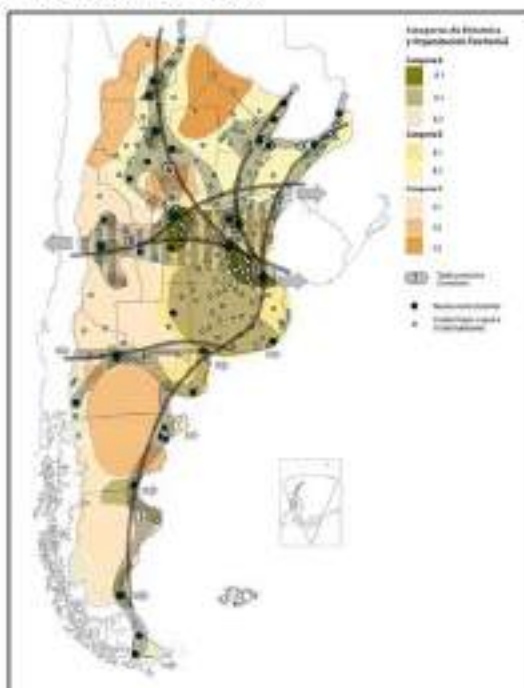
sentando al mismo tiempo la dinámica de flujos de bienes y servicios que las vincula.

Así, el territorio nacional quedó dividido en 25 subregiones que se agrupan en tres grandes categorías:

- **Categoría A:** núcleos dinamizadores del territorio, corresponden a regiones relativamente pequeñas en términos de superficie, altamente pobladas, y urbanizadas, con alto desarrollo socio-productivo y del medio construido, donde confluyen los principales flujos de cargas y pasajeros (contienen a la mayoría de las regiones metropolitanas del país y el porcentaje mayor de la población urbana).

- **Categoría B:** territorios de media o alta urbanización, con sistemas urbanos integrados y de media a alta consolidación socio-productiva y del medio construido.

- **Categoría C:** territorios con bajo nivel de urbanización y sistemas urbanos con baja integración, y baja consolidación socio-productiva y del medio construido.



Este mapa síntesis no hace más que confirmar las limitaciones del soporte físico nacional, con áreas más desarrolladas e integradas e inmensos territorios con baja ocupación e integración, en el que predominan las relaciones interregionales unidireccionadas hacia el principal centro de consumo nacional y que retroalimentan el desigual desarrollo socioproductivo del país.

El Modelo Deseado comprende las siguientes líneas de acción integradoras:

A. Áreas de Intervención: a cualificar, a desarrollar y a potenciar.

B. Corredores de conectividad que articulan el territorio.

C. Sistema Policéntrico de Núcleos Urbanos.

A. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Se clasifica el territorio nacional según tres categorías a cualificar, a desarrollar y a potenciar-, las cuales se distinguen por el tipo de acciones que se necesita promover en cada una.

B. CORREDORES DE CONECTIVIDAD

El patrón espacial de la red de los corredores de conectividad en la Argentina presenta como característica más relevante la existencia de unas pocas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros y el aislamiento de una gran parte del territorio nacional.

Se propone como estrategia de intervención reforzar las dotaciones existentes, descongestionando los tramos más solicitados y articular áreas del territorio nacional hoy desconectadas del sistema principal. El esquema propuesto plantea ejes de conectividad necesarios para articular territorios aislados y paralelamente intervenciones específicas sobre los corredores con mayor intensidad de ocupación que apunten a mejorar su eficiencia.

C. SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

Supone comprender al territorio ya no en términos de áreas y corredores sino como la combinación de ambas dimensiones de análisis: como sistema de asentamientos humanos.

La premisa es que todos los habitantes del país deben tener adecuada accesibilidad a los recursos que históricamente se han concentrado en las grandes ciudades y capitales provinciales fortaleciendo a las ciudades intermedias que articulan el sistema nacional y que en las últimas décadas muestran una alentadora tendencia de crecimiento.

5.3 Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires

El objetivo de este trabajo es proponer un análisis integrador de la problemática del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), aportando elementos a la discusión de los diferentes sectores sociales (públicos y privados) que intervienen en los procesos de toma de decisión.

El Modelo deseado

Se considera que el proceso de internacionalización de la economía reemplaza "al viejo paradigma centro-periferia y establece una nueva relación entre lo local y lo global, generando cambios ineludibles de la estructura productiva", señalando al MERCOSUR como un ejemplo de este nuevo modelo.

Para lograr el equilibrio territorial, se promueve "la radicación de núcleos productivos en áreas menos desarrolladas pero a la vez se sostiene la competitividad de las áreas más consolidadas resolviendo los cuellos de botella en materia de infraestructura que obstruyen el desempeño

económico de la región". El modelo deseado planeta, por lo tanto, las siguientes líneas integradoras:

1. Áreas a cualificar, desarrollar o potenciar
2. Corredores de conectividad que articulan el territorio.
3. Sistema policéntrico de núcleos urbanos.

Análisis Territorial y Diagnóstico

La Formación Histórica de la Metrópolis

La comprensión de los problemas actuales de la región metropolitana se enriquece con una mirada a los grandes ciclos vividos desde el origen de la urbanización.

El sistema de centros

En toda región metropolitana existe una estructura o sistema de centros que reúnen la mayor parte de la actividad económica vinculada al comercio y a los servicios de escala supralocal. La presencia de la administración pública, de puntos de intercambio de transporte y de espacios públicos de significación también contribuye a definir centralidades. Los centros sirven a sus áreas de influencia, que pueden coincidir con un barrio, una zona, un municipio o una subregión metropolitana. Existe una relación proporcional entre la complejidad de funciones y/o el grado de especialización del centro y la dimensión de su área de influencia.

Las centralidades urbanas son causa y efecto en la reestructuración del espacio socio-territorial metropolitano. Por un lado responden a demandas sociales diferenciadas localizadas en sus áreas de influencia. Por otro, tienen impactos indudables sobre la movilidad de bienes y personas, sobre los usos y valores del suelo, y sobre la socialización y la identidad de los grupos sociales que acuden a ellas.

Los centros tradicionales

La estructura tradicional de centros en la RMBA responde a una jerarquía simple ordenada linealmente entre el centro principal y los barrios. Un papel principal en la historia de la región corresponde a los subcentros de escala intermedia, que se localizaron en corredores radiales de transporte, particularmente en torno a las estaciones del ferrocarril metropolitano. Surgidos entre fines del Siglo XIX e inicios del Siglo XX, estos captaron la mayor parte del dinamismo comercial y de servicios durante décadas, sin modificar mayormente su estructura.

Los centros tradicionales comparten una serie de rasgos definitorios: se desarrollan en forma

gradual y acumulativa; se organizan en torno al espacio público (avenidas, plazas); se conforman como un mix de actividades comerciales, de servicios, administrativas y sociales; son accesibles por transporte público, y a menudo coinciden con estaciones de transporte; albergan poblaciones de empresas micro, pequeñas y medianas que forman economías de distrito manteniendo su autonomía individual; sirven a distintos sectores sociales; y tienen áreas de influencia yuxtapuestas y complementarias entre centros de igual jerarquía. Además tienden a coincidir con los entornos residenciales más densos y se integran con facilidad en el tejido urbano adyacente.

Cuadro 5.5. Conformación de la estructura vial.

Cuestión		CONFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA VIAL	
Desafío		Definir la organización futura a escala de la RMBA	
Opciones		Continuar extendiendo los ejes radiales	Promover el desarrollo de ejes concéntricos
Viabilidad	+	Ha sido la lógica dominante en los últimos decenios.	Proyectos con principio de implementación Requiere nuevos mecanismos de financiamiento
Resultados e impactos sectoriales	+	Propicia la instalación de actividades que se benefician de las economías derivadas	Facilita las conexiones transversales y norte sur sin atravesar el área central
	-	Afirma el desequilibrio de la accesibilidad metropolitana. Afiarza la prevalencia del automóvil particular por sobre otros medios de transporte masivos (ferrocarril)	Es una estructura externa y no resuelve las relaciones internas Rompe la continuidad de la trama dividiendo una y otra margen Favorece el uso del automóvil No mejora la conectividad del transporte colectivo
Resultados e impactos globales	+		Permite un sistema de transporte colectivo rápido de tipo transversal vinculando los ejes de crecimiento Habilita la creación de nuevos centros y desarrollos integrados. Puede sustentar nuevos parques industriales.
	-	Estimula la expansión de la aglomeración en baja densidad y el proceso de suburbanización con eje en el automóvil Afirma el modelo de crecimiento fragmentado	

Cuadro 5.6. Configuración del espacio industrial.

Cuestión	REORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE CENTROS		
Desafío	Integrar viejas y nuevas centralidades en un sistema coherente y dinámico		
Opciones	Dejar la evolución del sistema librada a lógicas de mercado y a la regulación local	Aplicar políticas activas para dinamizar centros tradicionales y garantizar acceso a nuevos centros	
Viabilidad: condiciones favorables y desfavorables	+ Representa la continuidad del ciclo de los '90. Es coherente con un contexto de gestión territorial fragmentada. El proceso de concentración empresaria define nuevas formas de desarrollo comercial y de servicios.	La reactivación económica favorece a los centros suburbanos. El auge de la construcción ha priorizado los centros. Hay experiencias exitosas de rehabilitación del espacio público. (La reestructuración del sistema vial habilita nuevos puntos de intercambio)	
	- Se sostiene en el crecimiento de los sectores más dinámicos de la sociedad	Dificultades para universalizar el acceso a los grandes centros comerciales. Poco viable si se impone un modelo de crecimiento expansivo y si no existe una reforma del transporte.	
Resultados e impactos sectoriales / específicos	+ Estas formas de centralidad "efímera" se difunden en el territorio	Los centros recuperan su función de espacios de integración social. Los centros tradicionales se renuevan y se fortalecen.	
	- Mayor deterioro de los antiguos centros por pérdida de vitalidad Las nuevas centralidades asociadas a los espacios de consumo masivo no cumplen con la función de integración social Adolecen de complejidad		
Resultados e impactos globales	+ Mayor segregación funcional y social entre dos sistemas de centros.	Se afirma un sistema más integrado entre centros tradicionales y nuevos. Se refuerza con un nuevo sistema de transporte radial-concéntrico. Contribuye a hacer viable el crecimiento por densificación.	

La construcción de la ciudad no progresa al ritmo de las necesidades de la población y evoluciona siguiendo patrones de exclusión.

Estructuración del sistema de centros.

La observación de los parámetros desarrollados durante la década del '90 destaca la aparición de áreas de nueva centralidad. Convergen en estas localizaciones la aparición de nuevas modalidades, como el supermercado o el paseo de compras, de nuevos centros de cines y entretenimientos, pero también de oficinas, universi-

dades, centros de salud, etc. que, en general, convergen sobre puntos de articulación del nuevo sistema de autopistas.

La implementación de políticas de protección y puesta en valor del patrimonio edificado y la urbanización de sectores centrales desafectados, como en el caso de Puerto Madero, permitieron revertir esa tendencia, consolidar la centralidad sobre el antiguo casco urbano, convirtiéndolo en el principal centro de inversión y por lo tanto de valoración inmobiliaria.

Cuadro 5.7. Reorganización del sistema de centros.

Cuestión	REORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE CENTROS	
Desafío	Integrar viejas y nuevas centralidades en un sistema coherente y dinámico	
Opciones	Dejar la evolución del sistema librada a lógicas de mercado y a la regulación local	Aplicar políticas activas para dinamizar centros tradicionales y garantizar acceso a nuevos centros
Viabilidad: condiciones favorables y desfavorables	+ Representa la continuidad del ciclo de los '90. Es coherente con un contexto de gestión territorial fragmentada. El proceso de concentración empresarial define nuevas formas de desarrollo comercial y de servicios.	La reactivación económica favorece a los centros suburbanos. El auge de la construcción ha priorizado los centros. Hay experiencias exitosas de rehabilitación del espacio público. (La reestructuración del sistema vial habilita nuevos puntos de intercambio)
	- Se sostiene en el crecimiento de los sectores más dinámicos de la sociedad	Dificultades para universalizar el acceso a los grandes centros comerciales. Poco viable si se impone un modelo de crecimiento expansivo y si no existe una reforma del transporte.
Resultados e impactos sectoriales / específicos	+ Estas formas de centralidad "efímera" se difunden en el territorio	Los centros recuperan su función de espacios de integración social. Los centros tradicionales se renuevan y se fortalecen.
	- Mayor deterioro de los antiguos centros por pérdida de vitalidad Las nuevas centralidades asociadas a los espacios de consumo masivo no cumplen con la función de integración social Adolecen de complejidad	
Resultados e impactos globales	+ Mayor segregación funcional y social entre dos sistemas de centros.	Se afirma un sistema más integrado entre centros tradicionales y nuevos. Se refuerza con un nuevo sistema de transporte radial-concéntrico. Contribuye a hacer viable el crecimiento por densificación.

Expansión de la Red Sanitaria

A fines de la década del '80, el diagnóstico señalaba la existencia de un desfase entre los ritmos de urbanización y los de expansión de las redes de agua y cloaca, constando que más del 40% de la población carecía de red de agua y más del 60% de cloaca. Desde la propuesta del Ing. Batteman, a mediados del siglo XIX, la empresa de aguas se empeñó en expandir una única gran red que preste servicios a toda la aglomeración. En la Provincia, en cambio, existían algunos municipios que habían desarrolla-

do las redes de sus áreas céntricas antes de la conurbación, dando origen a una empresa provincial de obras sanitarias (OSBA) que tomaba agua de los acuíferos y trataba los efluentes con plantas desvinculadas de la red general.

En la década del '90, los diagnósticos enfatizaban los problemas gestión, asignando al carácter público de las empresas la imposibilidad de implementar la expansión de las redes. Como en otras áreas, la política fue la privatización, licitando la prestación del servicio entre diferentes operadores internacionales.

Cuadro 5.10. La extensión y cobertura de los servicios sanitarios.

Cuestión	LA EXTENSIÓN Y COBERTURA DE LOS SERVICIOS SANITARIOS	
Desafío	Promover la expansión de los servicios	
Opciones	Se insiste en la idea de una red única de gestión centralizada	Se avanza en la estructuración de redes autónomas y una empresa por cuenca
Viabilidad: condiciones favorables y desfavorables	+	<p>Representa la continuidad del modelo vigente.</p> <p>Urgencia por expandir la red en áreas críticas (más de 120 hab./ha)</p> <p>Se acepta el abastecimiento con agua de napa debidamente tratada.</p> <p>De hecho se han conformado tres sistemas que se corresponden con las cuencas.</p> <p>Se accede a líneas de crédito para financiar la expansión de la red.</p>
	-	<p>Imposibilidad de construir a corto plazo un sistema cloacal unificado.</p> <p>Resistencia a la implementación de un sistema medido.</p> <p>Renuencia de la población a absorber un incremento de las tarifas.</p> <p>Resistencia al cambio en las estructuras empresarias existentes.</p> <p>Resistencia a la implementación de un sistema medido.</p> <p>Renuencia de la población a absorber un incremento de las tarifas.</p> <p>Dificultad para garantizar el pago del servicio en áreas de expansión.</p>
Resultados e impactos sectoriales / específicos	+	Permite dar respuestas de corto plazo en áreas críticas que no tienen perspectivas en el sistema actual.
	-	<p>Colapso del sistema por falta de inversión o mantenimiento.</p> <p>Deterioro de la situación sanitaria de la población.</p>
Resultados e impactos globales	+	Posibilita una política de planificación de los nuevos crecimientos.

Líneas de Intervención y Programas Territoriales

Propuestas de políticas urbanas desarrolladas para diversos escenarios. De modo consecuente con los criterios metodológicos que orientan todo este trabajo, lo que se despliega son las posibles intervenciones a impulsar desde los ámbitos que integran el sistema de ordenamiento territorial – ambiental y de vivienda pública. El contenido de tales intervenciones mantendrá una relación compleja pero inescindible con el conjunto de decisiones respecto de las diferentes “cuestiones” sectoriales oportunamente analizadas.

Los productos de los programas, en esa línea, adquieren características específicas según sea el escenario en el que se inserten. Los cuadros de “productos” dan cuenta sucintamente de estas implicancias.

En cualquier circunstancia, políticas, líneas de intervención y programas territoriales son consistentes con el modelo territorial descrito en el Capítulo 7: persiguen la reconstitución de las matrices de desarrollo, de crecimiento y ambiental, adoptando contornos diversos según el escenario que se presente.

5.3 Plan Estratégico de la Provincia de Buenos Aires

“La configuración espacial del territorio es el resultado de la articulación de los fenómenos económicos, sociales, ambientales e institucionales que gravitan en su producción.”

“El Plan se concibió como un proceso de construcción federal de consensos, conducido por el Gobierno Nacional pero apoyado en el trabajo participativo de los Gobiernos Provinciales y sus respectivos equipos técnicos. Es decir, no constituye un producto en sí mismo, sino un

un proceso de pensamiento estratégico en constante actualización. Dos lineamientos atraviesan la concepción del Plan: el derecho de todos los habitantes del suelo argentino a tener garantizadas buenas condiciones para vivir y desarrollar sus actividades productivas con independencia de su lugar de residencia, y la necesidad de construir un Estado sólido capaz de anticiparse a las demandas de inversión en el territorio.”

El Plan Estratégico Territorial 1816-2016 Argentina del Bicentenario (PET) propone enmarcar la inversión pública a partir de la definición de una cartera de obras estratégicas que permitan ampliar y diversificar el mercado interno, nacional y regional, alcanzando equidad distributiva como respuesta de justicia social.

Objetivos Generales:

- Contribuir a la promoción del desarrollo equitativo de cada una de las regiones y el arraigo de sus habitantes en cada una de las localidades.
- Mejorar la calidad de vida y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada mediante el desarrollo de las diversas infraestructuras de soporte y el equipamiento social correspondiente.
- Valorizar el patrimonio natural y cultural con una gestión integrada y responsable de los recursos.

Componentes principales. En el marco de la estructuración metodológica del Plan, se definieron tres componentes principales: un diagnóstico que diera cuenta del Modelo Actual, una proyección de Modelo Deseado y una Cartera de Proyectos de Infraestructura que contuviera obras estratégicas para concretar el pasaje entre el Modelo Actual y el Modelo Deseado. Estos elementos se aplicaron tanto en cada jurisdicción provincial como en escala nacional, considerándose aspectos ambientales, econó-

económicos, sociales y de infraestructura.

Modelo Deseado

Definición de Líneas de Acción Estratégicas.

El Modelo Deseado plantea tres ejes, uno de Crecimiento Económico donde desarrolla un plan de manejo integral portuario, la consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga y el desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Plantea un Eje de desarrollo Social con una jerarquización del Sistema Urbano de ciudades, la ampliación de las redes sanitarias y la integración socio-espacial a través de la urbanización de villas y asentamientos mejorando así la calidad de vida de los deciles más vulnerables. Por último plantea un tercer Eje de Sustentabilidad Ambiental para la preservación del suelos, el aire y el agua donde tiene gran importancia la Gestión Integral de las Cuencas Metropolitanas (ACUMAR, Proyecto RECONQUISTA). También presenta un plan de Gestión Integral de residuos y la implementación de un Plan Sistemático de manejo de espacios verdes y espacio público.

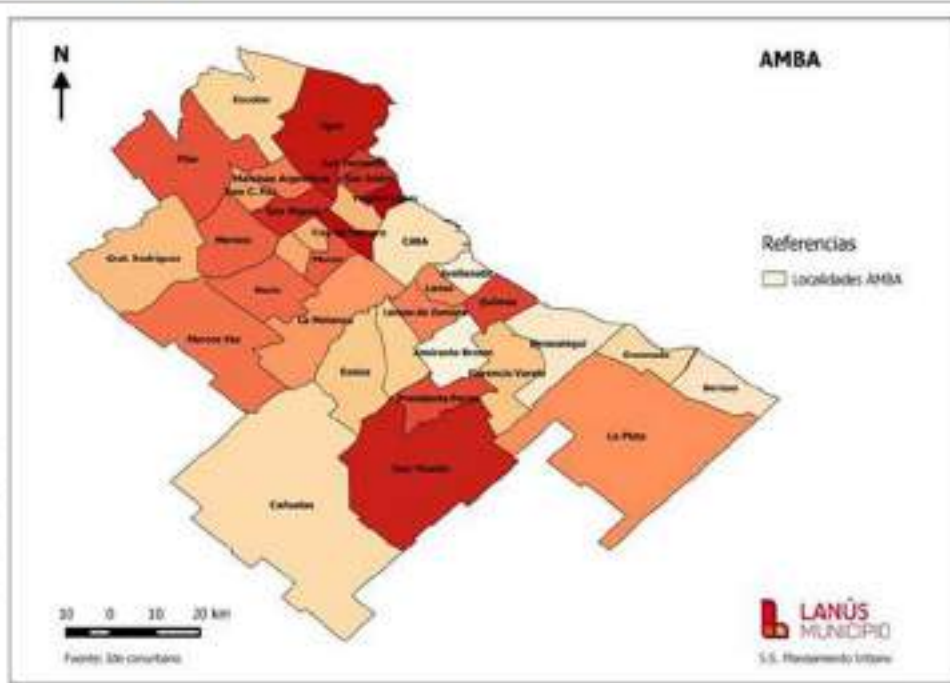
6. MUNICIPIO LANÚS

Fase Cero

Dimensión jurídico-administrativa

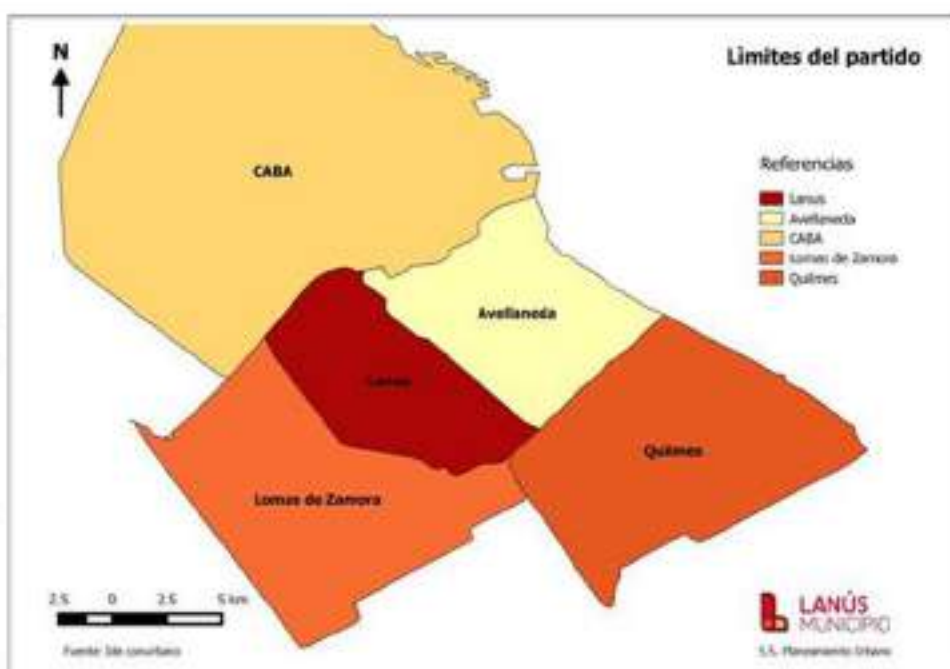
Ubicación dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires.

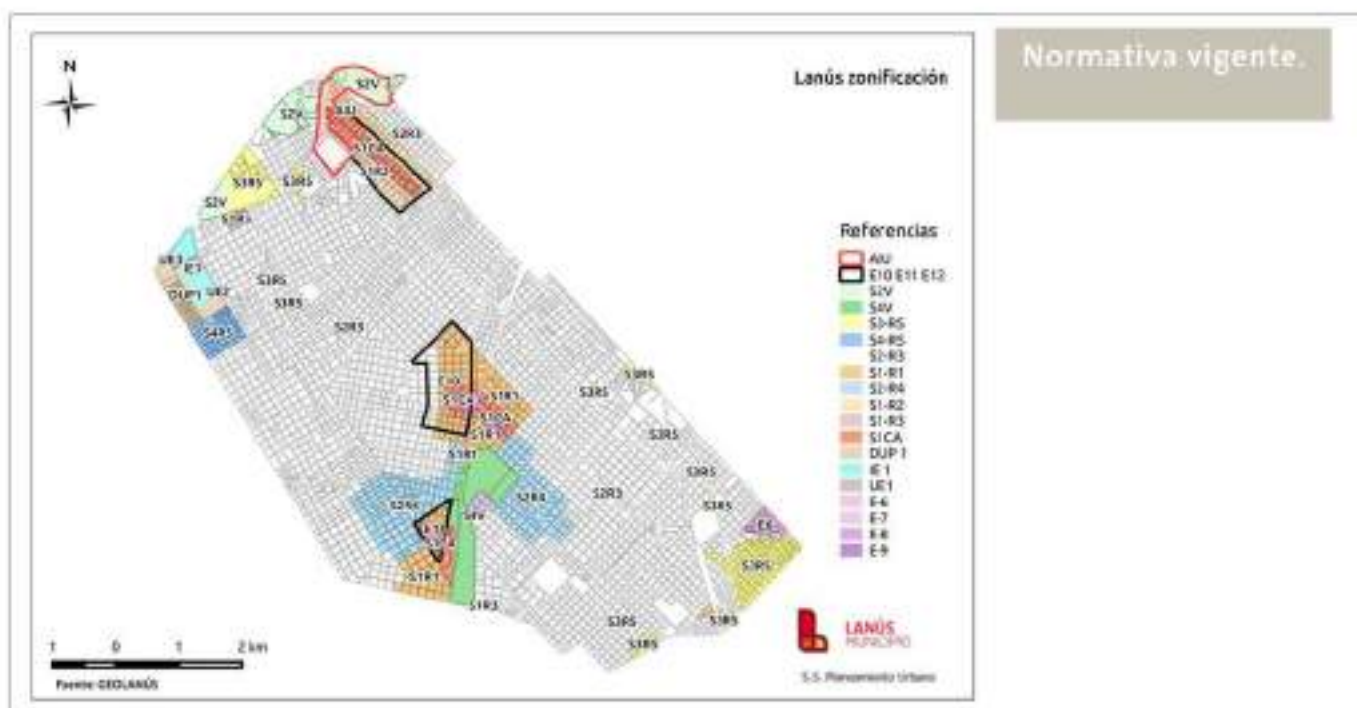
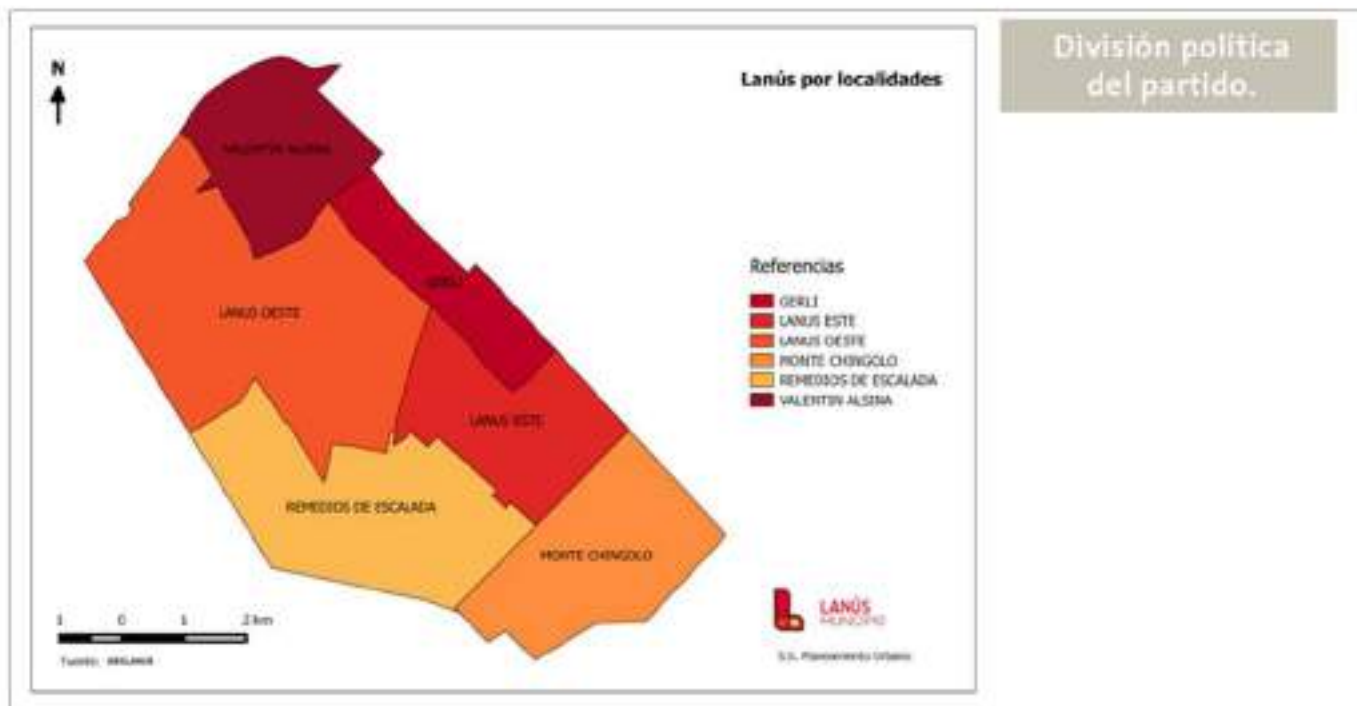
El partido de Lanús forma parte del conglomerado urbano formado por 34 partidos que rodean la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, limitando con ella en el sector Sur.



Partidos limítrofes

Limita con los municipios de Lomas de Zamora, Quilmes, Avellaneda y la Ciudad de Buenos Aires de la cual está separada por una verdadera barrera geográfica: el Riachuelo. La vía de Conexión directa con la capital es el Puente Alsina.





Dimensión física- Redes de infraestructura de transporte y movilidad

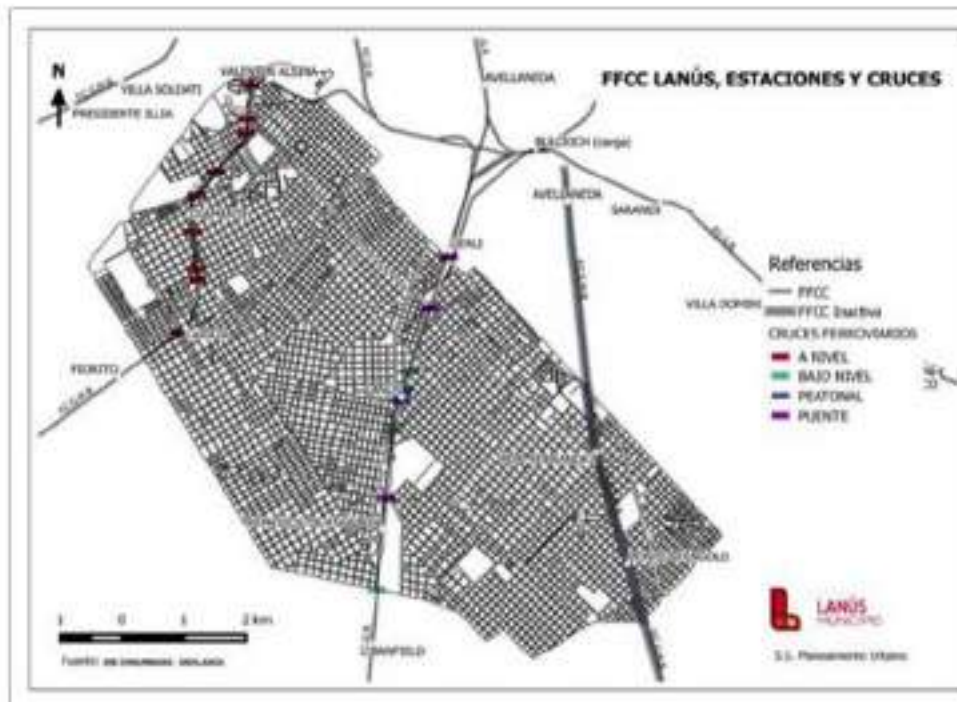
Red vial jerarquizada.

Según INTRUPUBA de los 825.802 viajes en colectivo que se generan por día en la zona Sur el 23,4% son originados en Lanús. La zona sur recibe 799.939 viajes por día desde la RMBA, de los cuales el 23,8% se dirigen a Lanús. 73.485 viajes en colectivo tienen origen y destino en Lanús.



Semaforización.



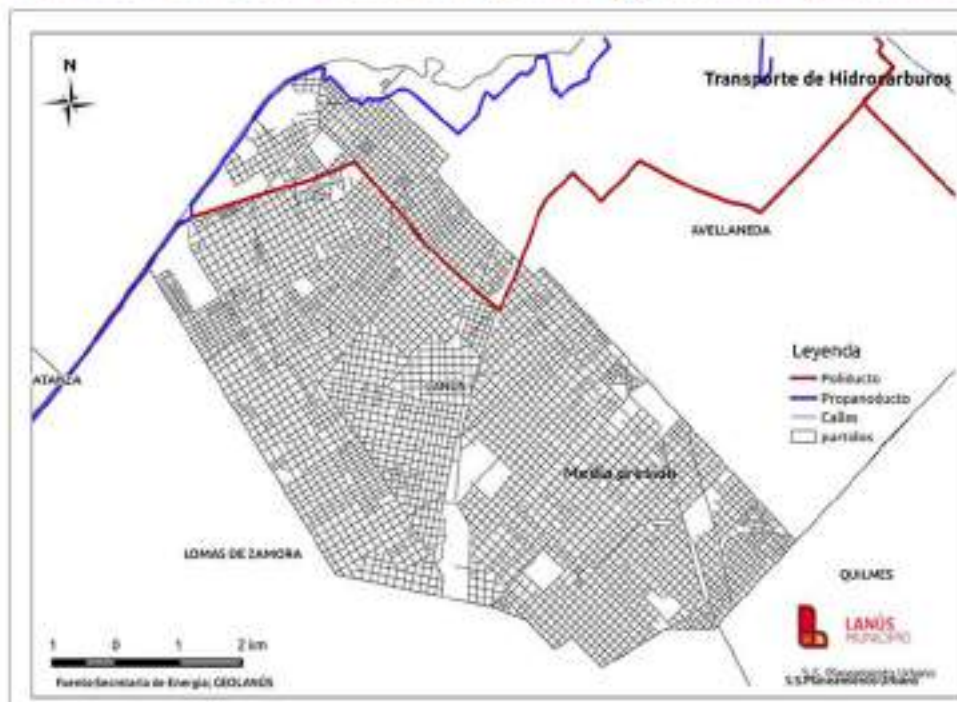


Ferrocarriles Lanús y cruces

FFCC Roca - Estación Lanús:
 -45.482 viajes diarios con motivos laborales con origen en Lanús
 -140.030 viajes diarios con motivos laborales con destino Lanús

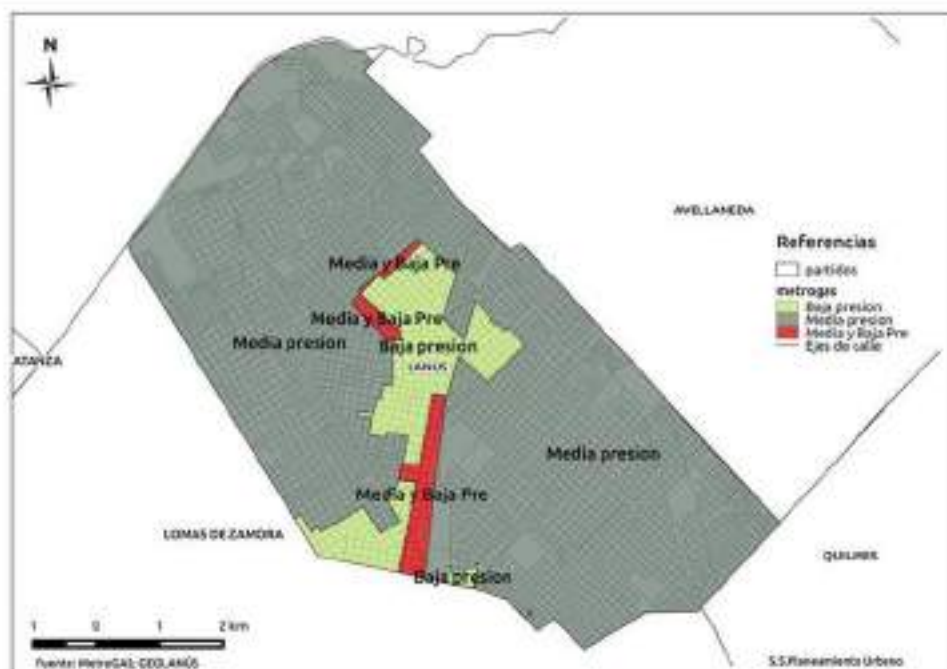
FFCC Belgrano Sur
 Puente Alsina – Aldo Bonzi:
 Conformado por una única vía con frecuencia baja

Dimensión física- Redes energéticas y grandes equipamientos



Transporte de Hidrocarburos.

Red de gas media y baja presión

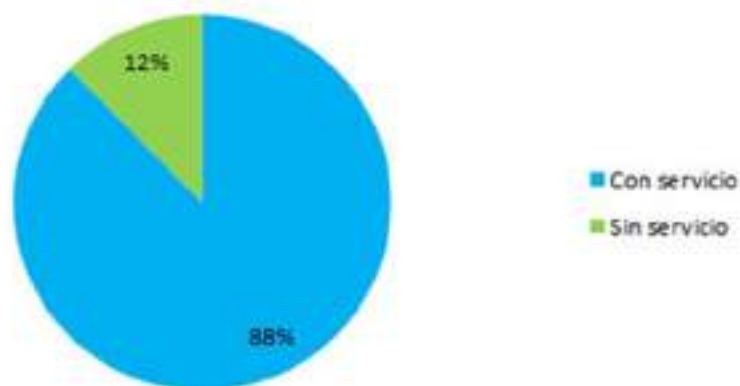


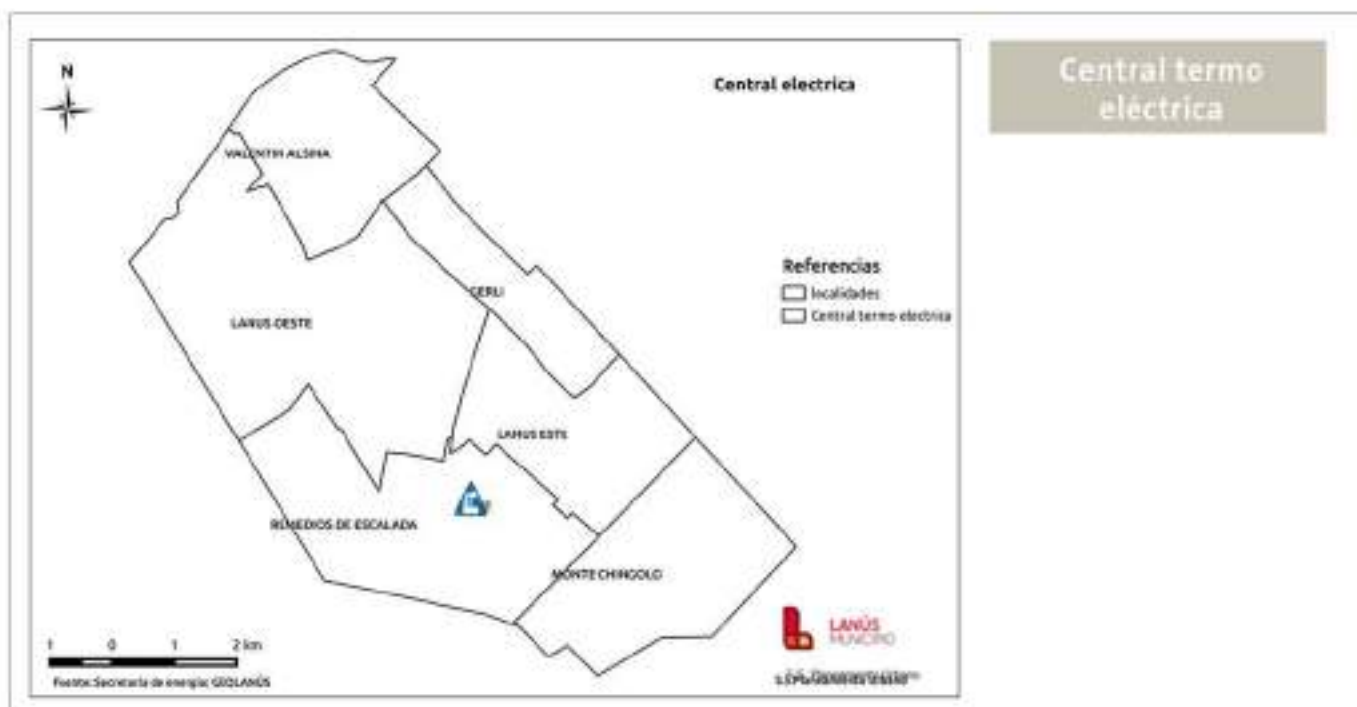
Cobertura de gas

La población que no tiene acceso a la red de gas, utiliza gas en tubo, en garrafa, electricidad, leña o carbón como fuente de abastecimiento.

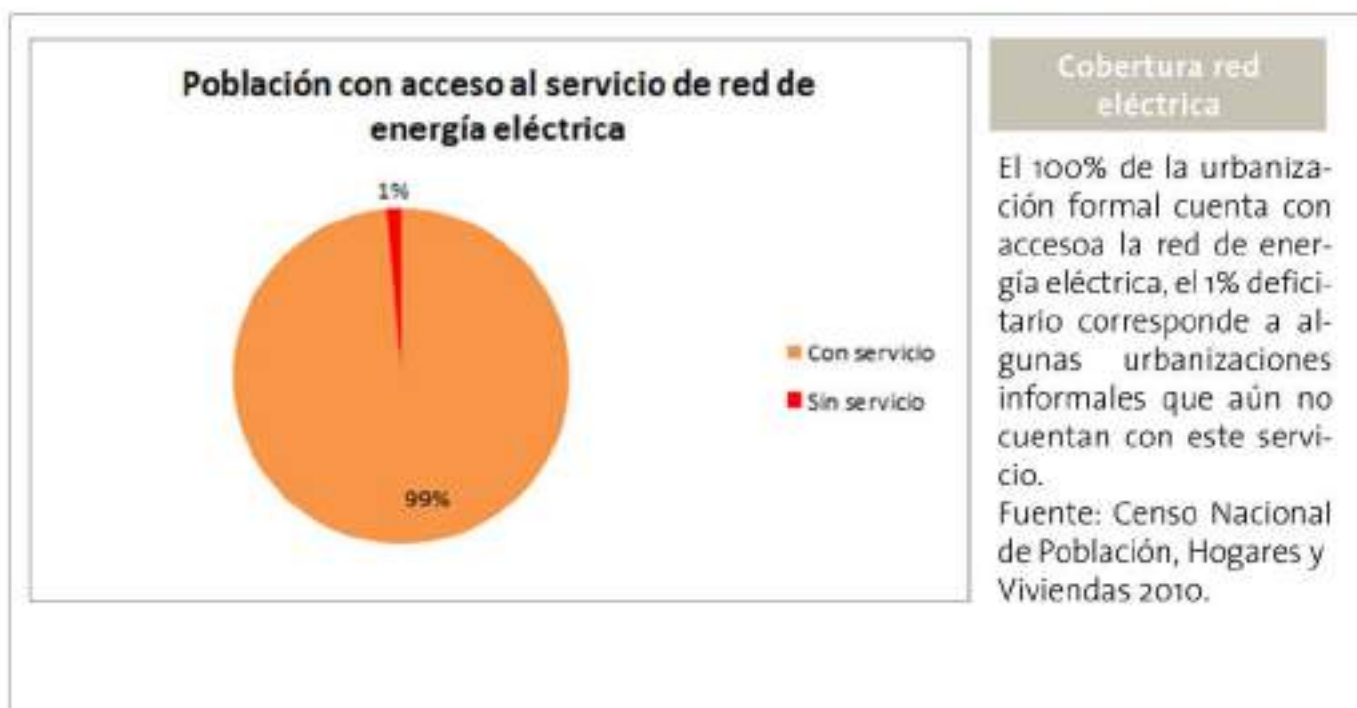
Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Población con acceso al servicio de red de gas





Central termo eléctrica

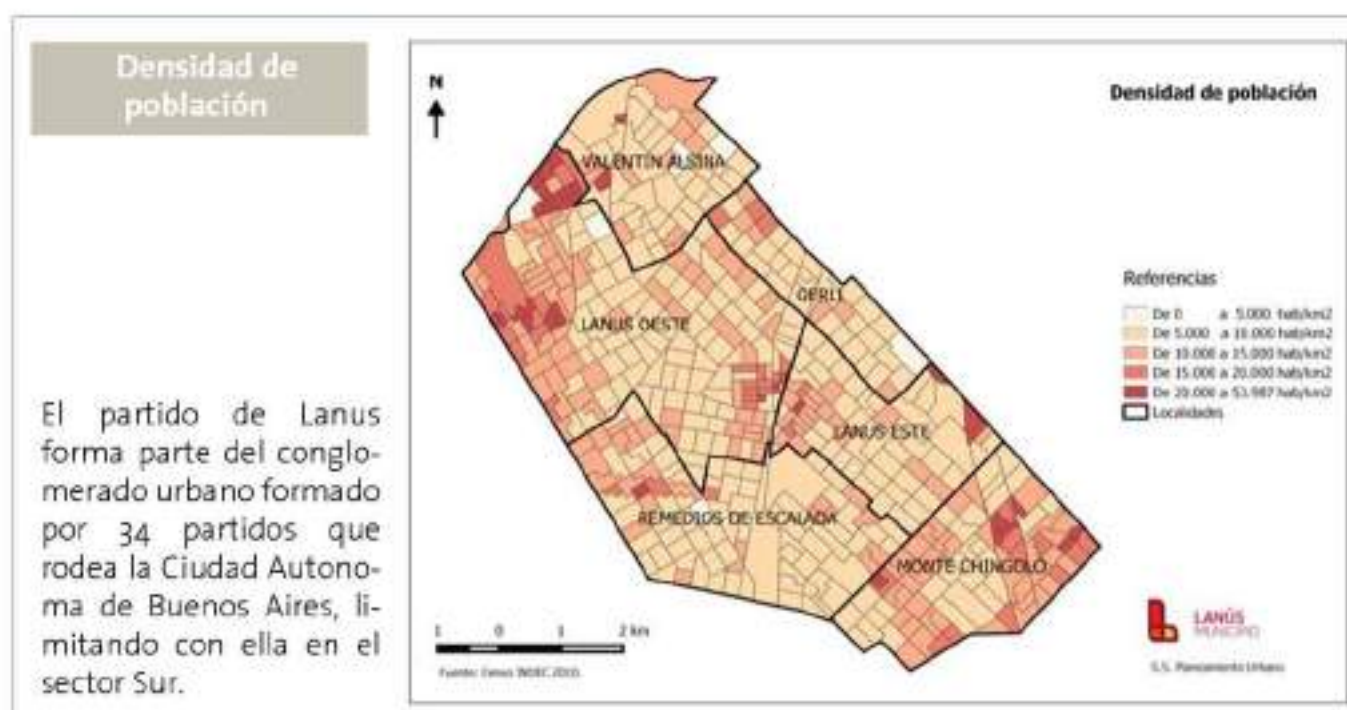


Cobertura red eléctrica

El 100% de la urbanización formal cuenta con acceso a la red de energía eléctrica, el 1% deficitario corresponde a algunas urbanizaciones informales que aún no cuentan con este servicio.

Fuente: Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Dimensión social - Población

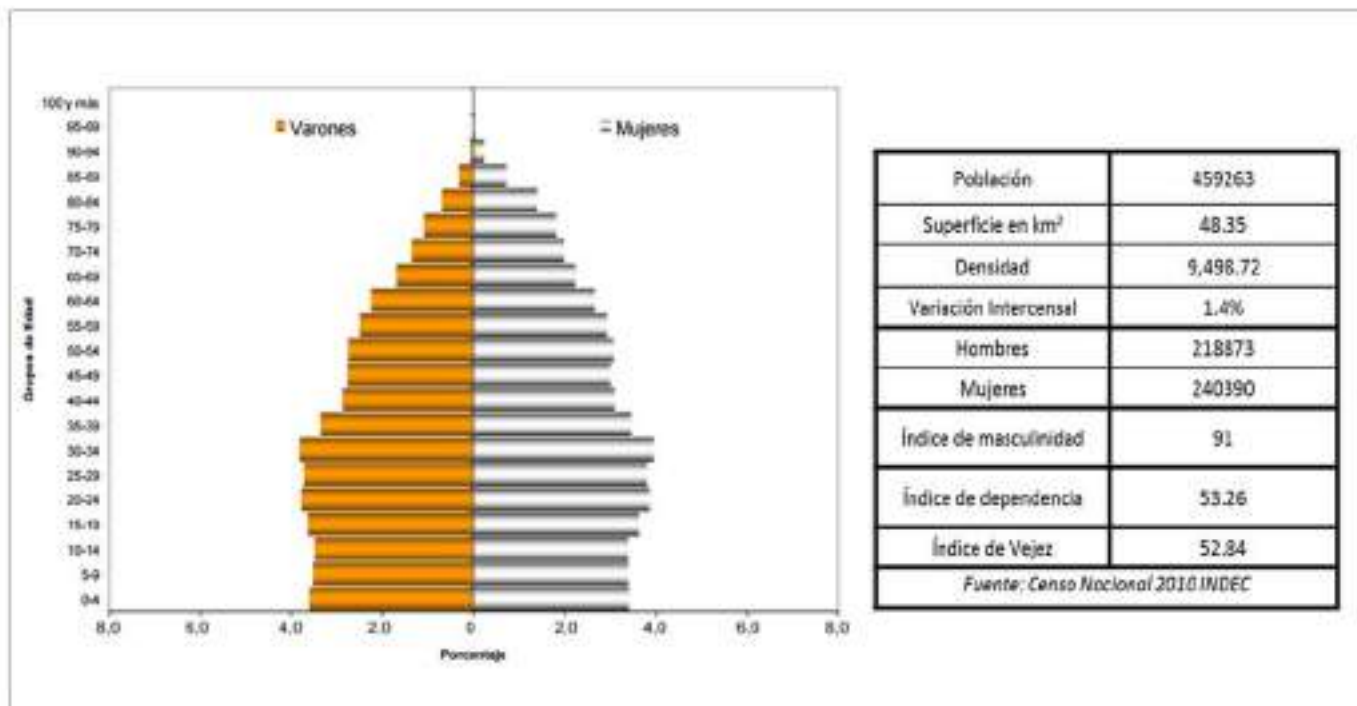


Nota: Todos los mapas fueron desarrollados por el municipio de Lanús y tomados de su plataforma de datos espaciales GEOLanus. Parte de esta información se encuentra disponible para consulta pública.

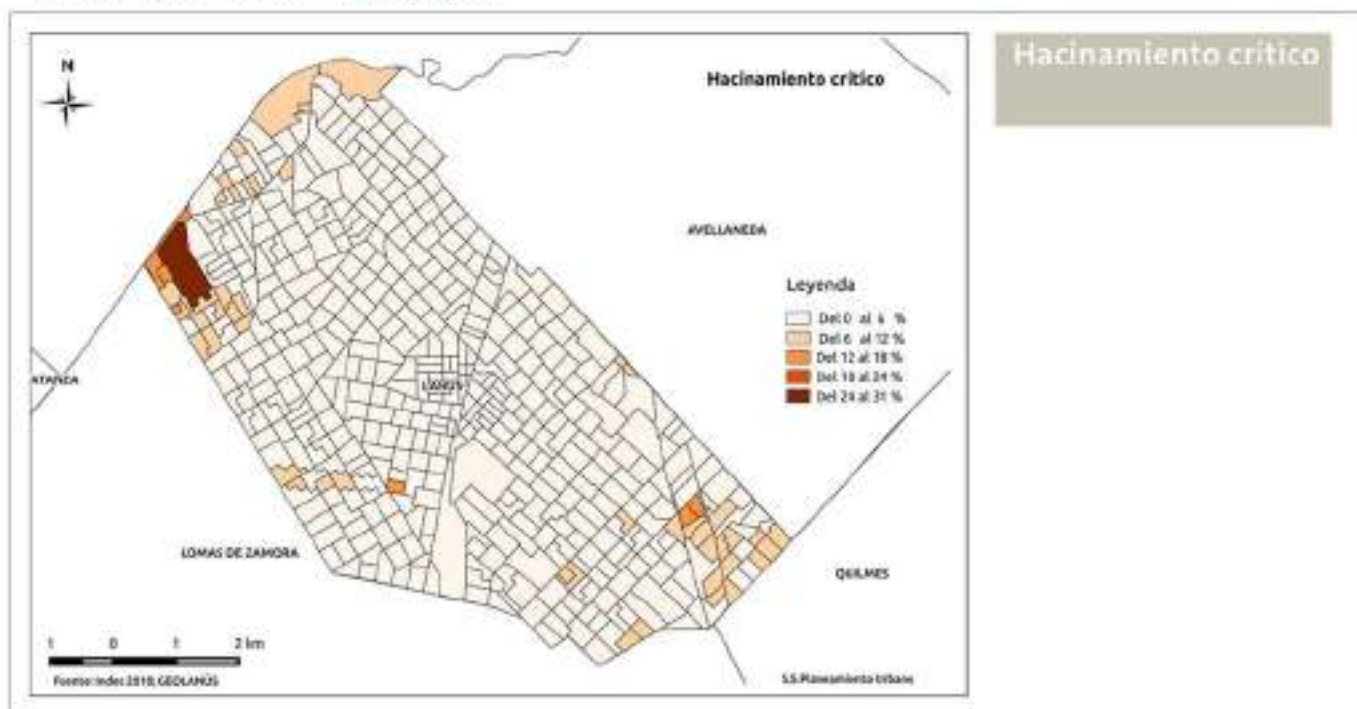
6.1 Características socio-demográficas

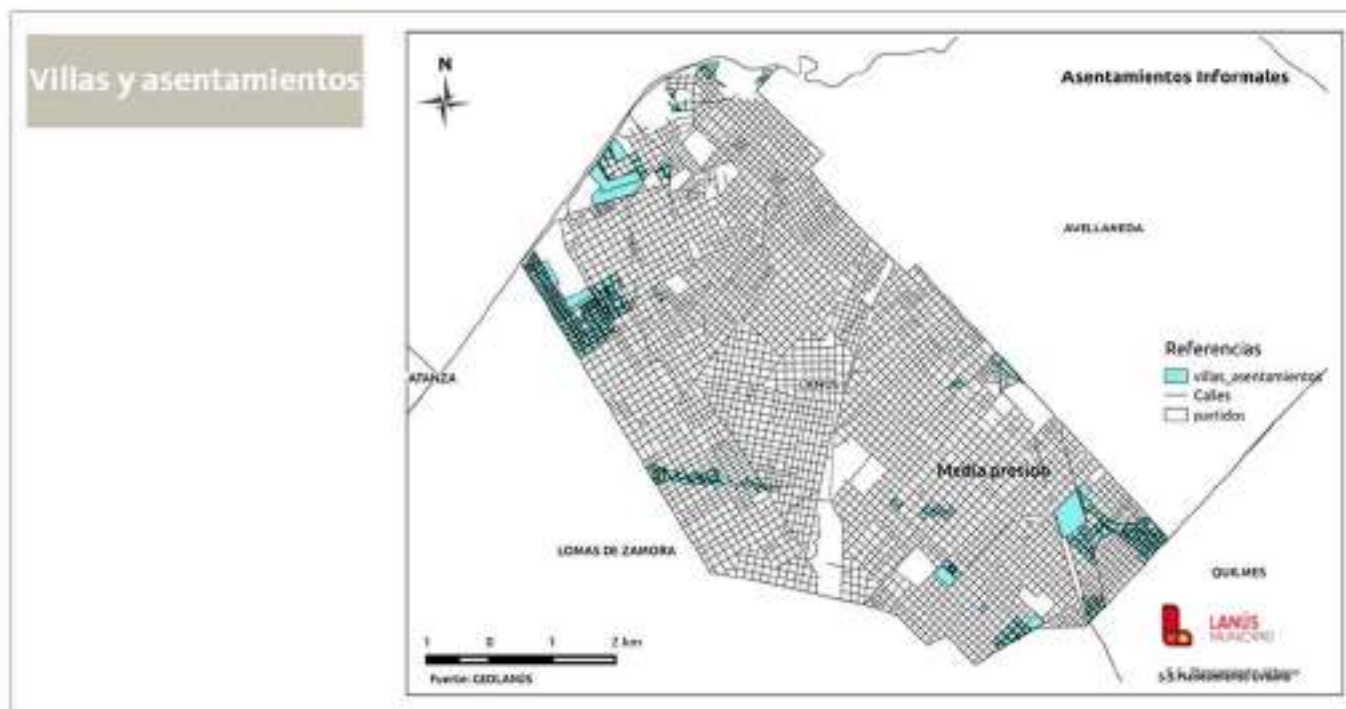
La variación intercensal entre los últimos censos demuestra un crecimiento demográfico bajo. Si bien la pirámide poblacional tiene una base ancha, los niveles de fecundidad tienden al descenso. Los adultos representan el 42,7% de la población y los niños y adolescentes el 21%. Se evidencia una población poco envejecida, siendo el promedio de edad del partido de 36,3 años.

Variación de la población en el municipio de Lanús 1991 – 2001 – 2010. Fuente: INDEC			
	1991	2001	2010
Población	468.561	453.082	459.263
Superficie en km²	45	45	45
Densidad	10.412,5	10.068,5	10.205,84



Dimensión social - Población

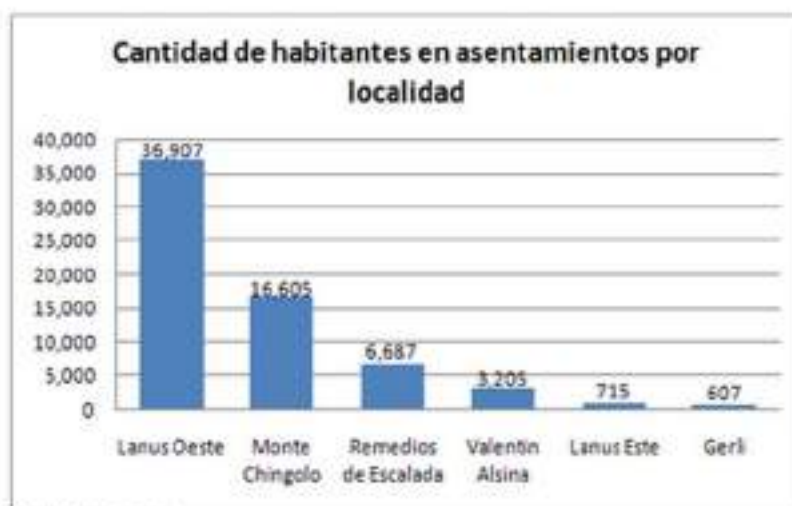




6.2 Villas y Asentamientos

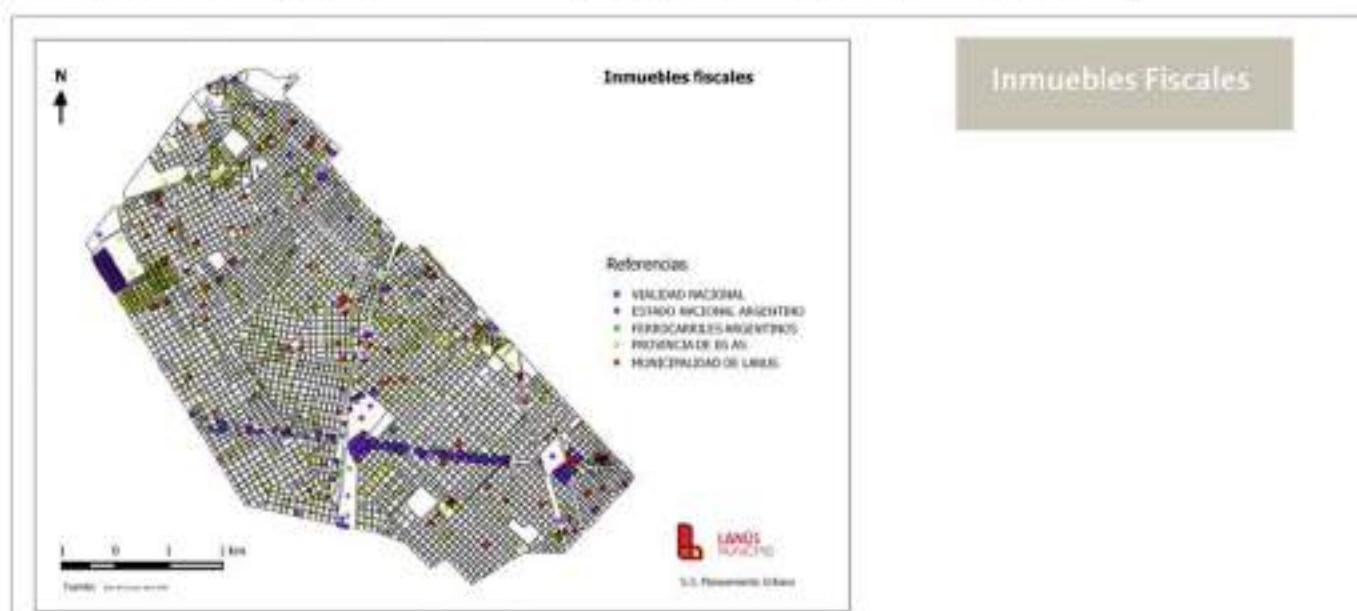
Los asentamientos ocupan el 6% de la superficie del partido, y están conformados por 16.898 viviendas donde habitan 64.726. El 66% de los asentamientos se encuentran ubicados en predios fiscales (nacionales, provinciales y municipales) localizados en superficies cercanas a los límites del Partido, en los terrenos destinados a la traza de la Gral. Paz y en antiguos grandes predios industriales como la ex ACUBA.

La ubicación geográfica de los mismos coincide con las áreas de mayor densidad poblacional en el Partido de Lanús.



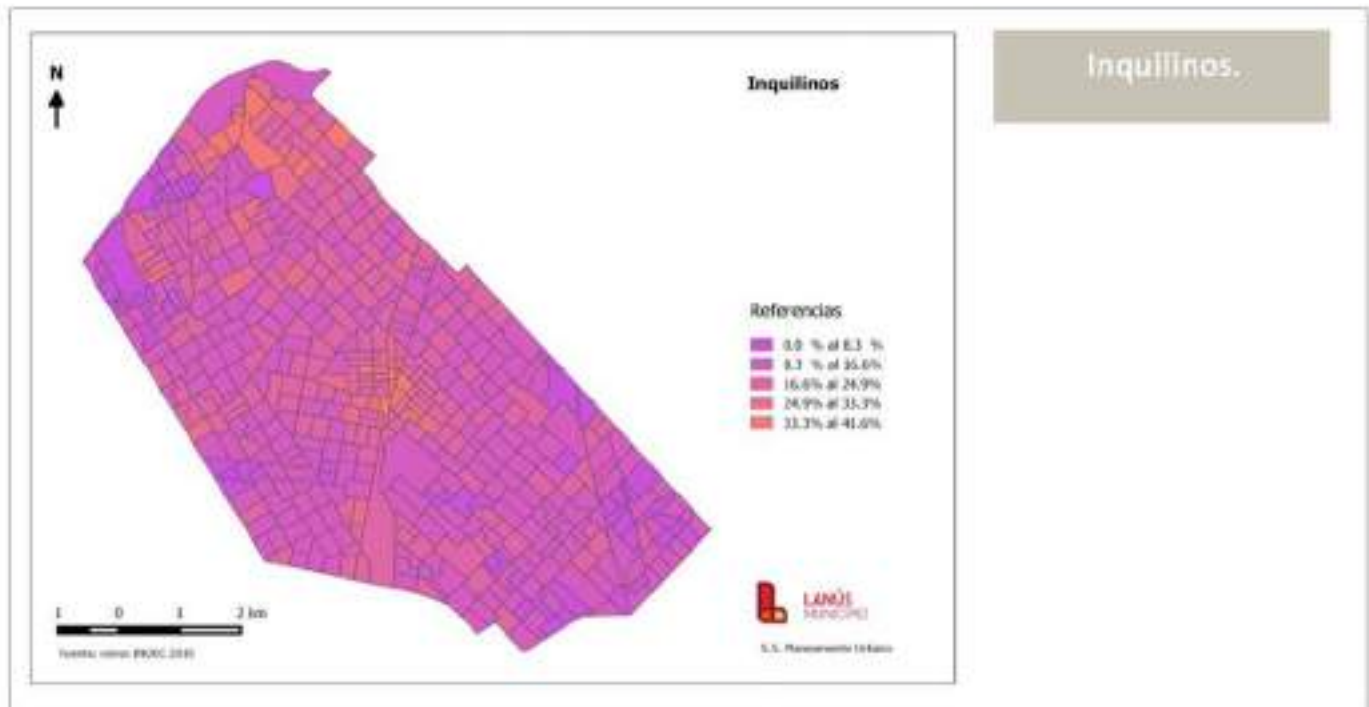
9 INFOHABITAT, 2011.

Localidad	Asentamiento	Superficie (Ha)	Cantidad de viviendas	Cantidad de habitantes	Dominio
Remedios Escalada	1º de Mayo	5,2	135	395	Fiscal Nacional
	Tala 1	2,5	81	234	Fiscal Nacional
	Esperanza	8,7	603	2.287	Fiscal Nacional
	Balcarce	4,4	401	1.514	Fiscal Nacional
	Tres de Febrero	5,1	335	1.021	Fiscal Nacional
	Talleres	4,2	159	534	Fiscal Nacional
	Melo	5,4	14	60	Fiscal Nacional
	Luján	7,1	197	642	Fiscal Nacional
	s/n	1,6	s/d	s/d	s/d
Lanús Oeste	ACUBA	17,6	332	1.522	Privado
	9 de Julio	47,1	1.304	5.723	Fiscal Provincial
	Eva Perón	15,1	875	1.038	Fiscal Nacional
	San Martín	2,7	513	2.173	Fiscal Provincial
	San José Obrero	21,3	991	4.151	Fiscal Provincial
	Ciudad Perdida	4,4	255	911	Privado
	Bº Jardín	51,7	4.547	17.238	Mixto
	Gral. Belgrano	4,6	991	4.151	Fiscal Provincial
Lanús Este	Pora	1,2	146	715	Privado
Valentín Alsina	Ilíasa	7,3	369	1.603	Privado
	La Pampa	3,9	229	970	Fiscal Municipal
	Radio El Puente	1,7	36	157	Privado
	San Francisco de Asís	1,5	109	475	Fiscal Nacional
Monte Chingolo	Los Ceibos	5,2	469	2.044	Fiscal Municipal
	Corvalán	1	77	255	Privado
	La Fe	20,1	808	3.347	Fiscal Nacional
	Urquiza	6,5	676	2.748	Fiscal Nacional
	Vías Muertas	1,6	470	1.759	Privado
Gerli	Santa María	4,3	1.555	6.452	Fiscal Nacional
	La Máquina	1,6	204	607	Privado
Inmuebles Fiscales	TOTAL	264,6	16.881	64.726	



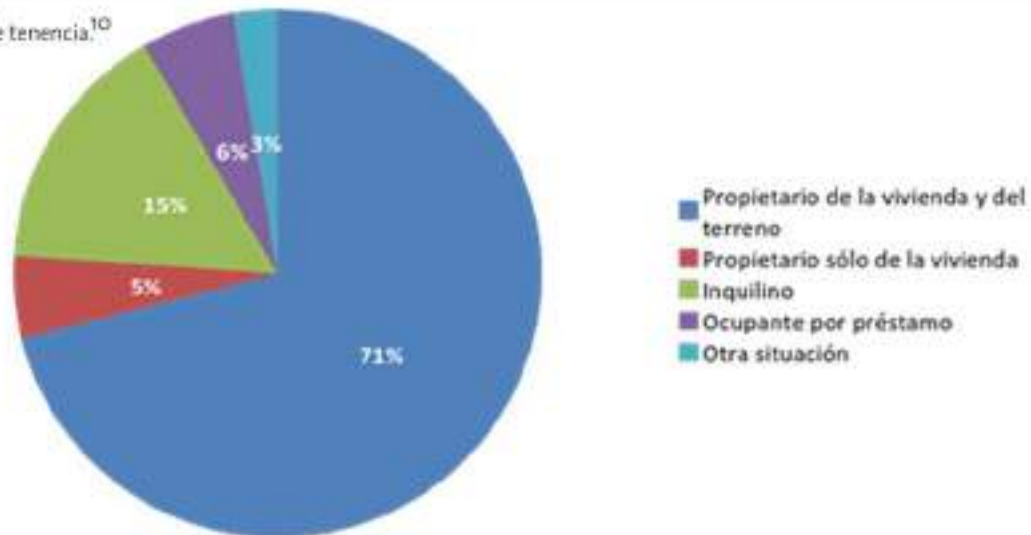
Dimensión social - Vivienda





6.3 Vivienda

Grafico. Régimen de tenencia.¹⁰

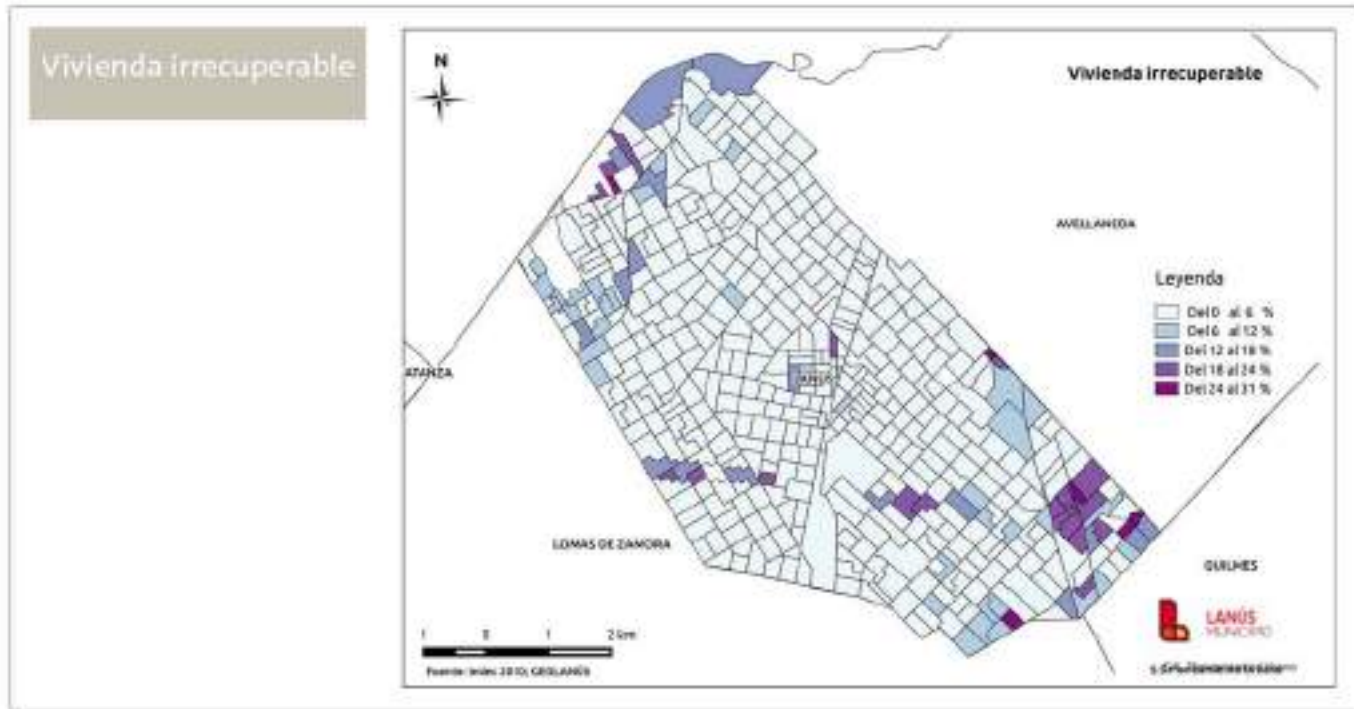


Fuente: INDEC-Censo 2010

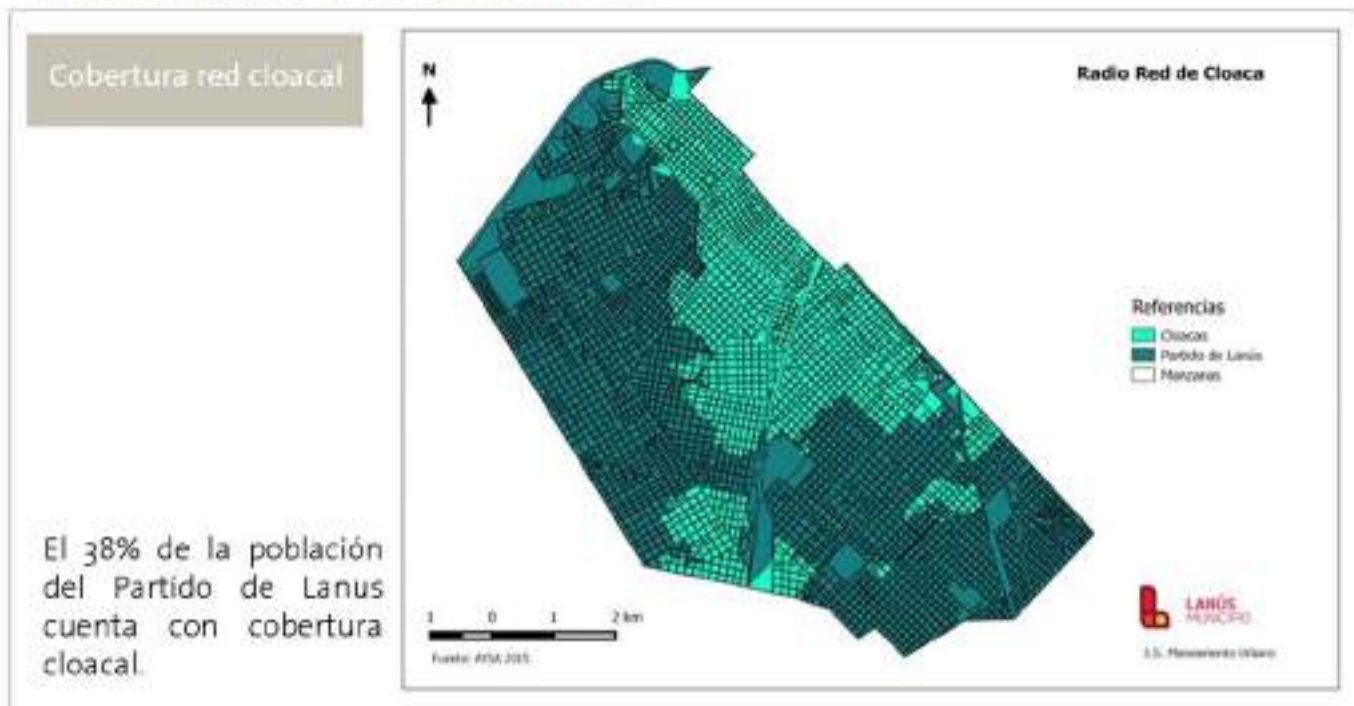
Hogares con baja calidad constructiva: 8,94 % (ranchos, casillas, locales no construidos para habitación).

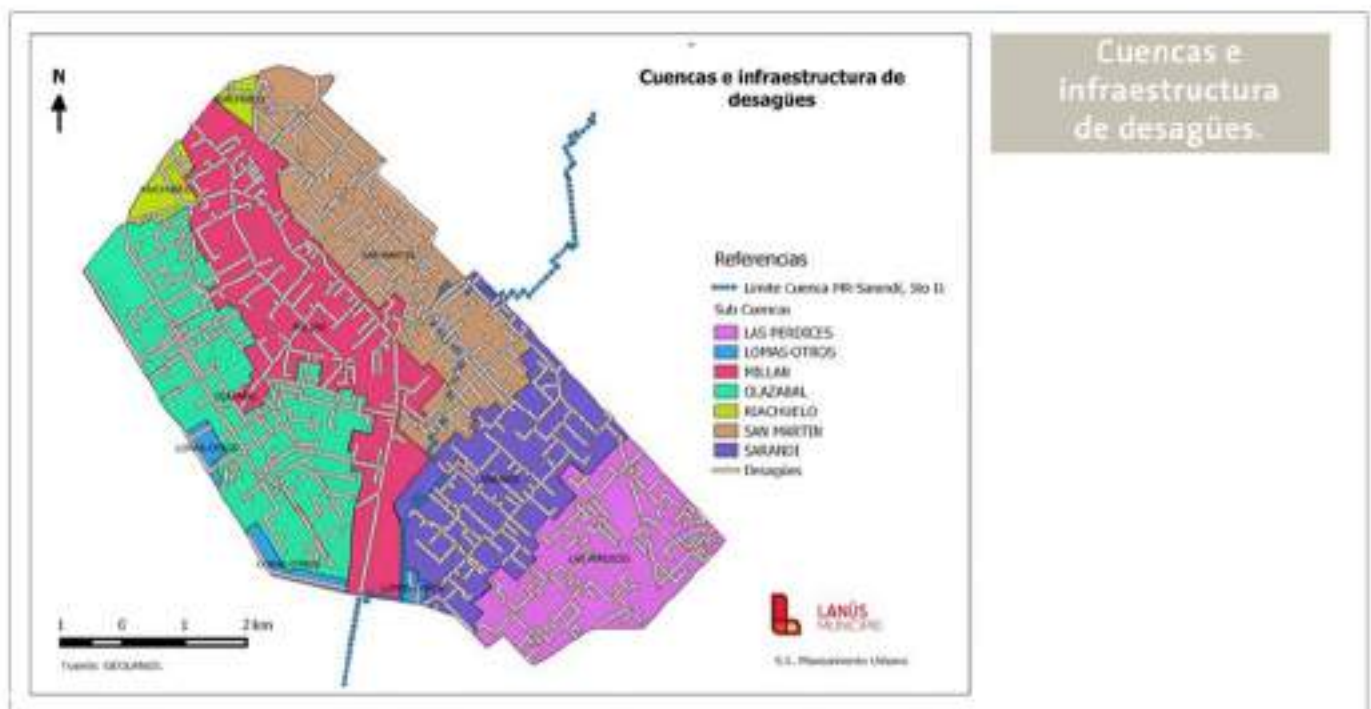
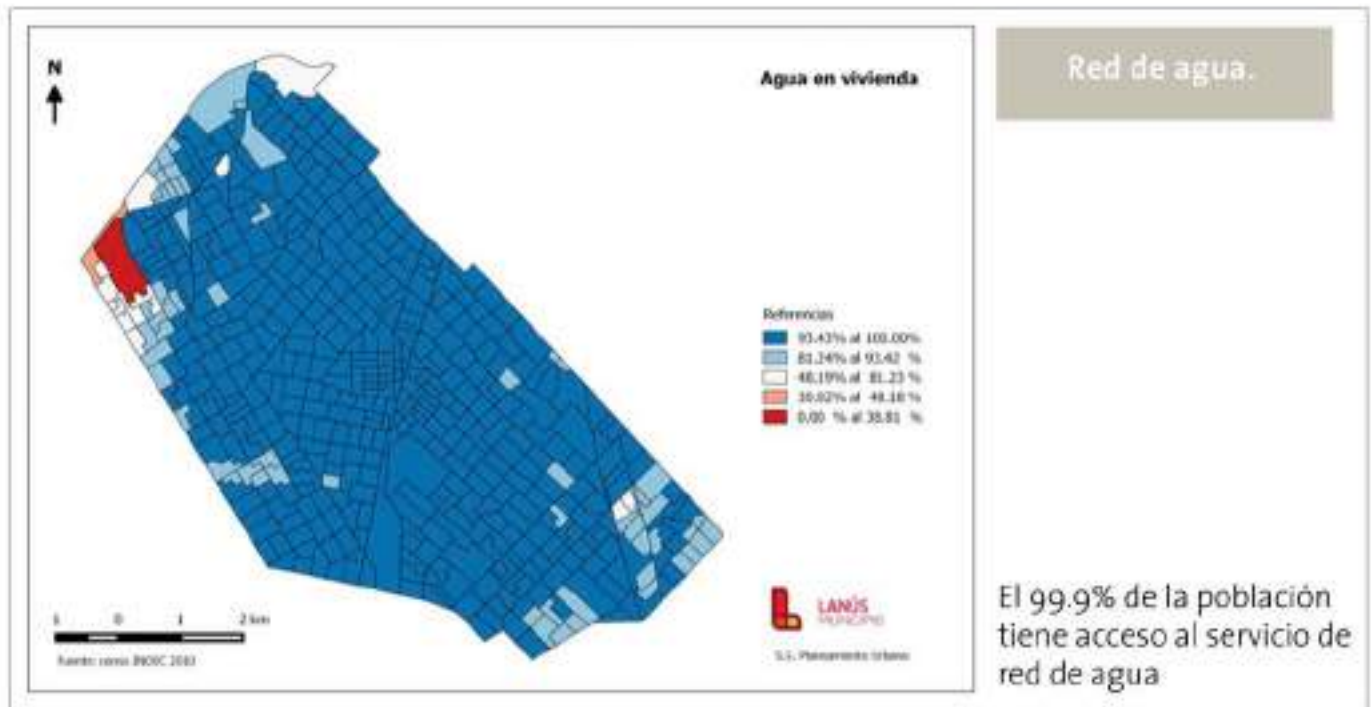
Hogares con baja calidad de los materiales: 10,23 % (la vivienda presenta materiales de baja calidad o poco resistentes y sólidos en techo y en pisos).

Hogares con hacinamiento crítico: 2,6 %.



Dimensión social – Saneamiento básico



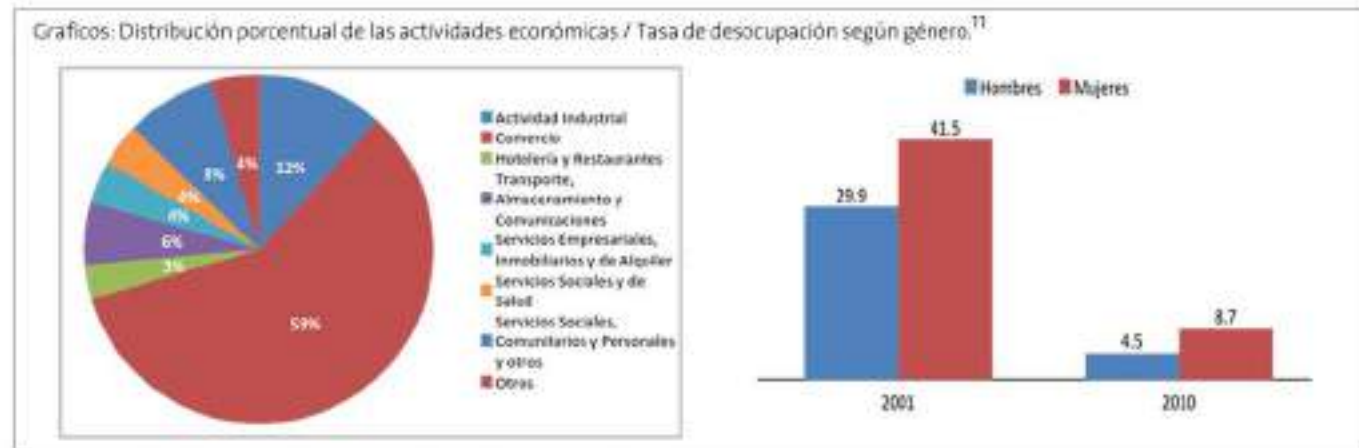


6.4 Actividades Económicas

En la localidad de Lanús Este se ubica el Parque Industrial CEPILÉ "Polo Industrial Lanús". Es de propiedad mixta, estatal y privada. Ocupa cuarenta y nueve manzanas en precinto, con treinta y nueve empresas y se encuentra actualmente completo. Además se existe una concentración industrial en la ribera del Riachuelo.

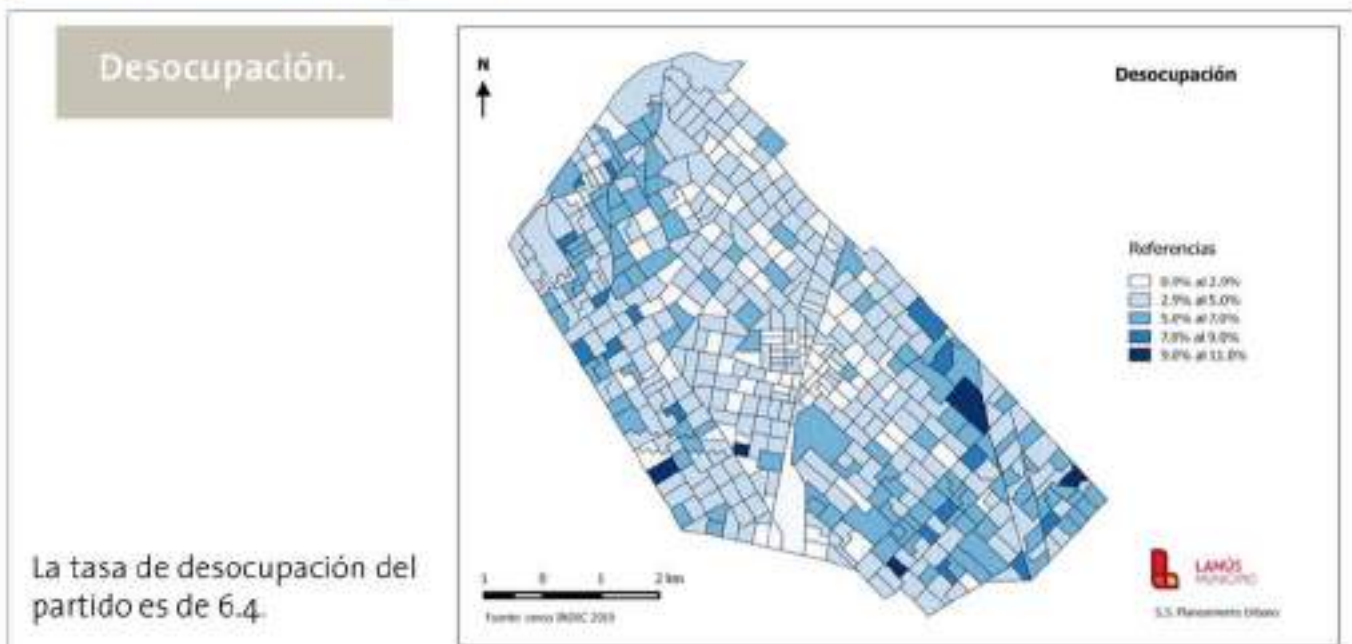
Las principales aglomeraciones productivas del partido son:

- Las curtiembres, productos de cuero y calzado y los productos de papel: concentradas en Valentín Alsina.
- El sector metalmeccánico: distribuido en todo el partido, aunque existe cierta concentración en el parque industrial CEPILÉ ubicado en Lanús este.
- La industria autopartista.



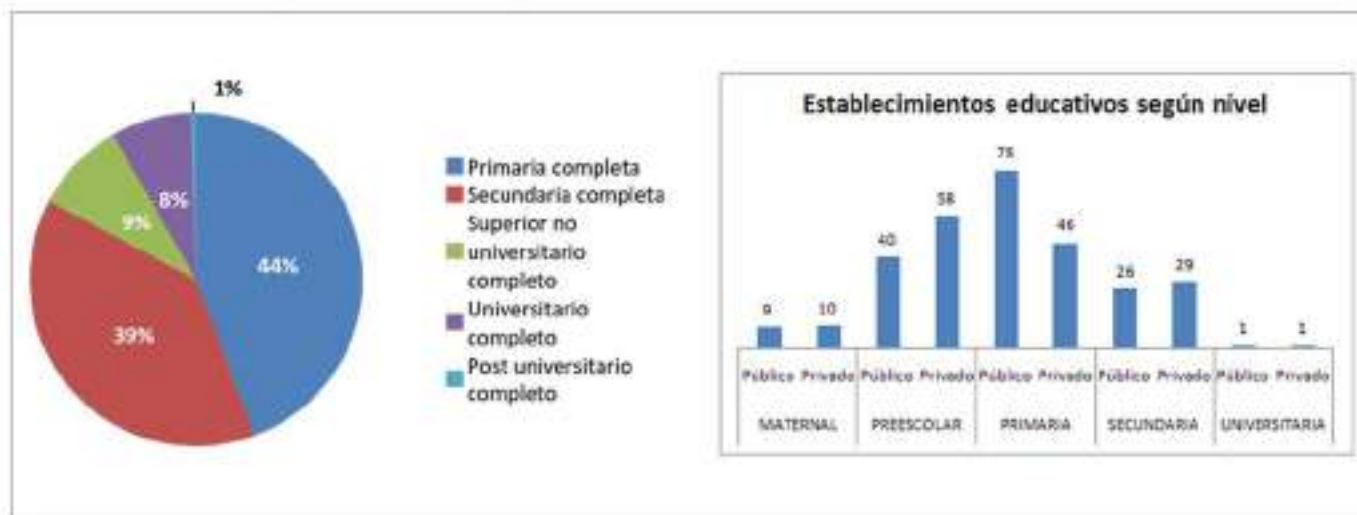
Fuente: INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. 2010.

Dimensión sistema económico



6.5 Educación

La distribución de los establecimientos educativos demuestra una mayor concentración en las zonas céntricas de Lanús Oeste, Lanús Este y Valentin Alsina, no correspondiendo necesariamente con las zonas de mayor densidad de población en edad escolar.

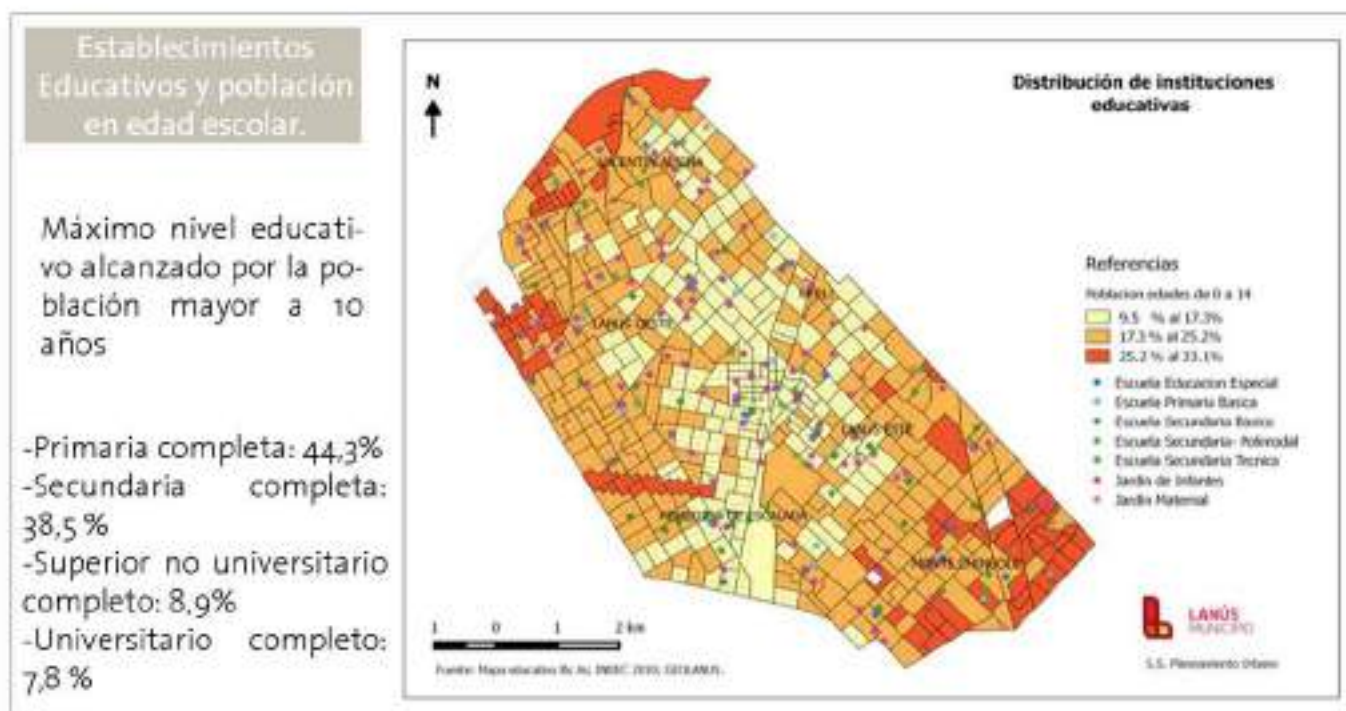


Nivel de instrucción de la población, Lanús, Conurbano y Provincia de Buenos Aires. Año 2001. Fuente: Dirección Provincial de Planeamiento. Dirección de Información y Estadística. Departamento Análisis de la Información.

Nivel de instrucción de la población	Lanús	Conurbano	PBA
Sin instrucción – Primaria incompleta	14.1	15.3	15.6
Primaria completa – secundaria incompleta	52.2	53.1	53.2
Secundaria completa v más	33.4	31.6	31.2

Fuente: INDEC-Censo 2010.

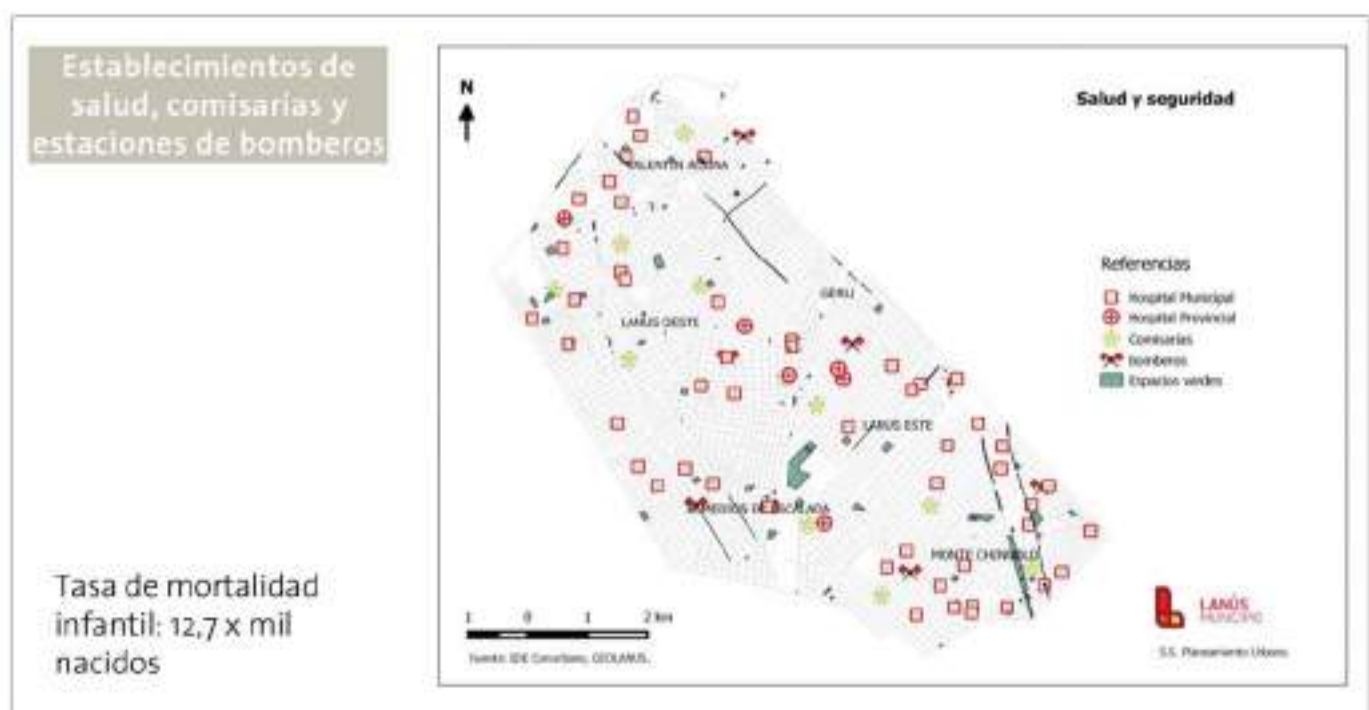
Dimensión social - Educación



6.6. Salud y Seguridad

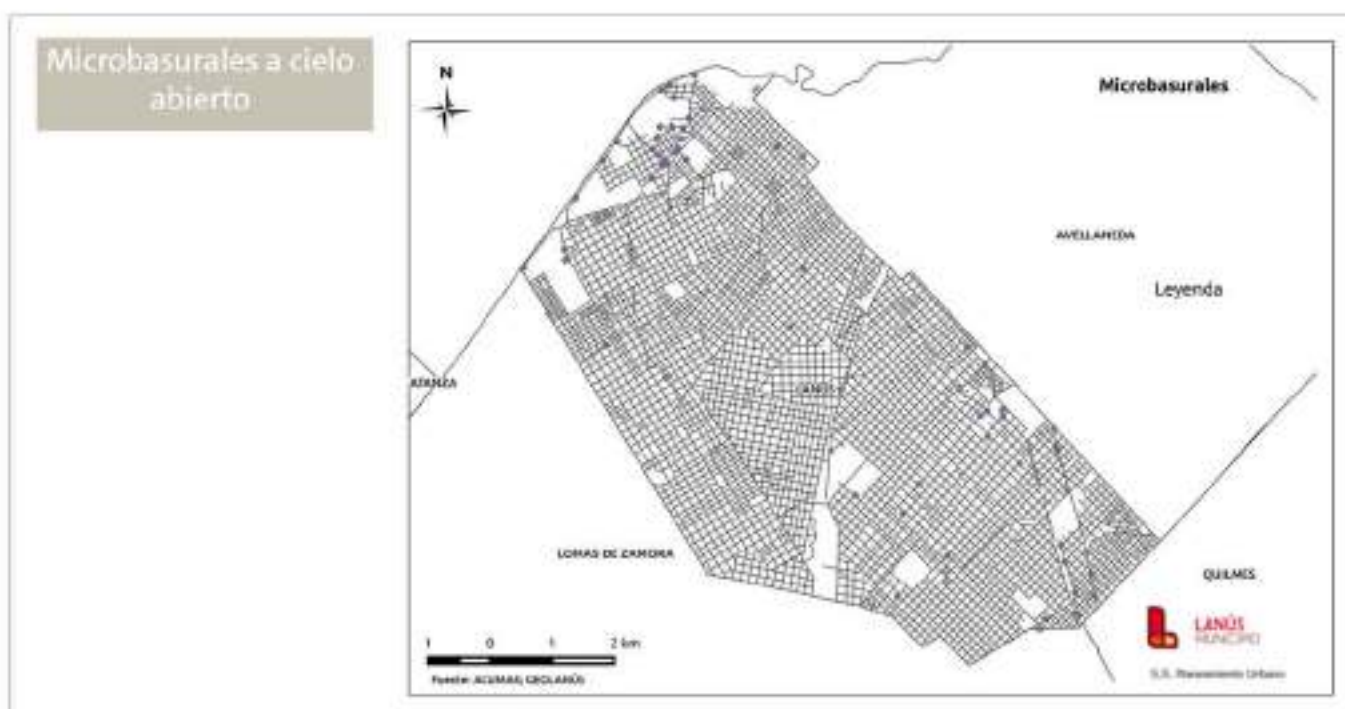
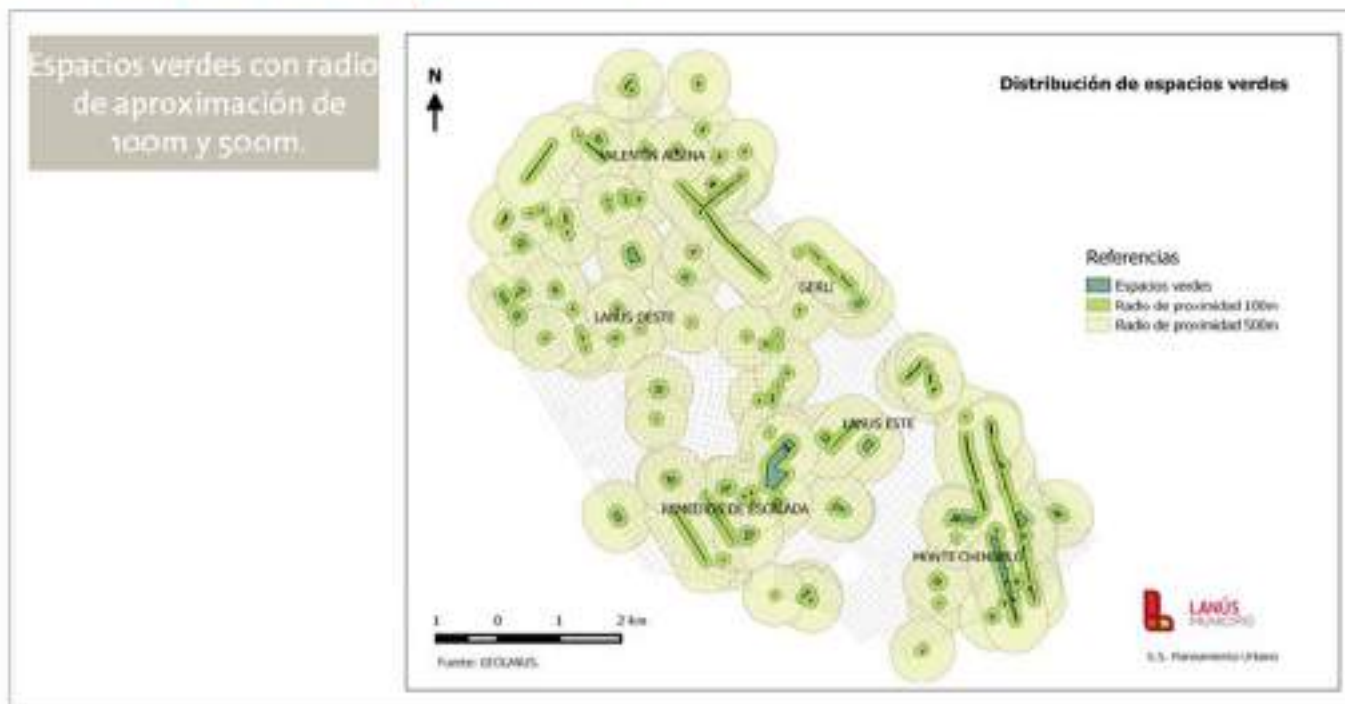
El municipio cuenta con 6 establecimientos oficiales de salud provinciales (4 con internación), 45 establecimientos sin internación municipales y 61 pertenecientes al sector privado. En materia de seguridad el municipio cuenta con 10 comisarias, 2 cuarteles de bomberos y cuatro destacamentos, se cuenta también con una Dirección general de defensa civil dependiente de esta municipalidad. Si bien la cobertura es abundante sobre todo en salud, pueden observarse áreas vacantes o distantes a estos establecimientos.

Dimensión social – Salud y seguridad



6.7 Dimensión ambiental

Dimensión ambiental - espacios verdes



6.8. Resumen de Indicadores



Acceso a la red cloacal	Acceso a la red de agua	Acceso a la red eléctrica	Acceso a la red de gas
0,00	0,98	0,92	0,27
Desocupación	Trabajo infantil	Desocupación femenina	Desocupación juvenil
0,89	0,75	0,88	0,72
Tenencia de la vivienda	Calidad de materiales	Viviendas deficitarias	
0,78	0,83	0,84	
Alfabetización	Max. Nivel alcanzado		
0,95	0,15		
Mortalidad infantil			
0,69			

6.9. Resumen de Encuestas

Como parte de la generación de datos e información pertinente para la elaboración del diagnóstico en el Municipio de Lanús se toma la decisión de realizar una encuesta en algunas escuelas primarias seleccionadas. Esta encuesta debía ser realizada tanto por los alumnos en clase, como por los padres de los mismos, accediendo así no solo a una doble mirada sobre una problemática específica en algunos casos particulares sino también como estrategia para llegar a información que, de otra manera, hubiese sido muy complicado obtener.

Los datos recogidos, una vez ordenados y volcados a las diferentes planillas, dieron información valiosa para la toma de decisiones. Por un lado al contradecir ciertas suposiciones en algunas situaciones cotidianas del municipio y arrojando una nueva mirada sobre estas problemáticas mientras que, por otro lado, también ayudaron a reforzar posiciones hasta ahora solo respaldadas por el sentido común, la memoria colectiva o las costumbres del lugar.

La planilla que se les entregó a los alumnos constaba de 10 preguntas muy sencillas y claras para evitar sesgos de cualquier tipo. A continuación se detallan algunas a modo de ejemplo:

Transporte. Cuando se les pregunta a los alumnos sobre qué medios utilizan para llegar a los establecimientos educativos la encuesta arroja que un 46% camina, mientras que un 35% utiliza transporte público, lo que significa que más de un tercio del alumnado debe trasladarse una distancia extensa, representando una porción considerable de los viajes urbanos diurnos del municipio.

Seguridad. Al ser consultados por las dificultades que consideran de importancia en el trasla-

do del hogar al establecimiento casi la mitad de los alumnos (48%) responde falta de seguridad seguida por la suciedad del espacio público. Incluso en otra pregunta se desprende que el 70% de los alumnos es acompañado por un mayor o responsable.

Espacio Público. Cerca de un tercio de los encuestados (29%) respondió que las plazas del municipio deben mejorarse mientras que la tríada iluminación – aceras – calzadas suman un 43% de opinión negativa en cuanto a su estado de conservación.

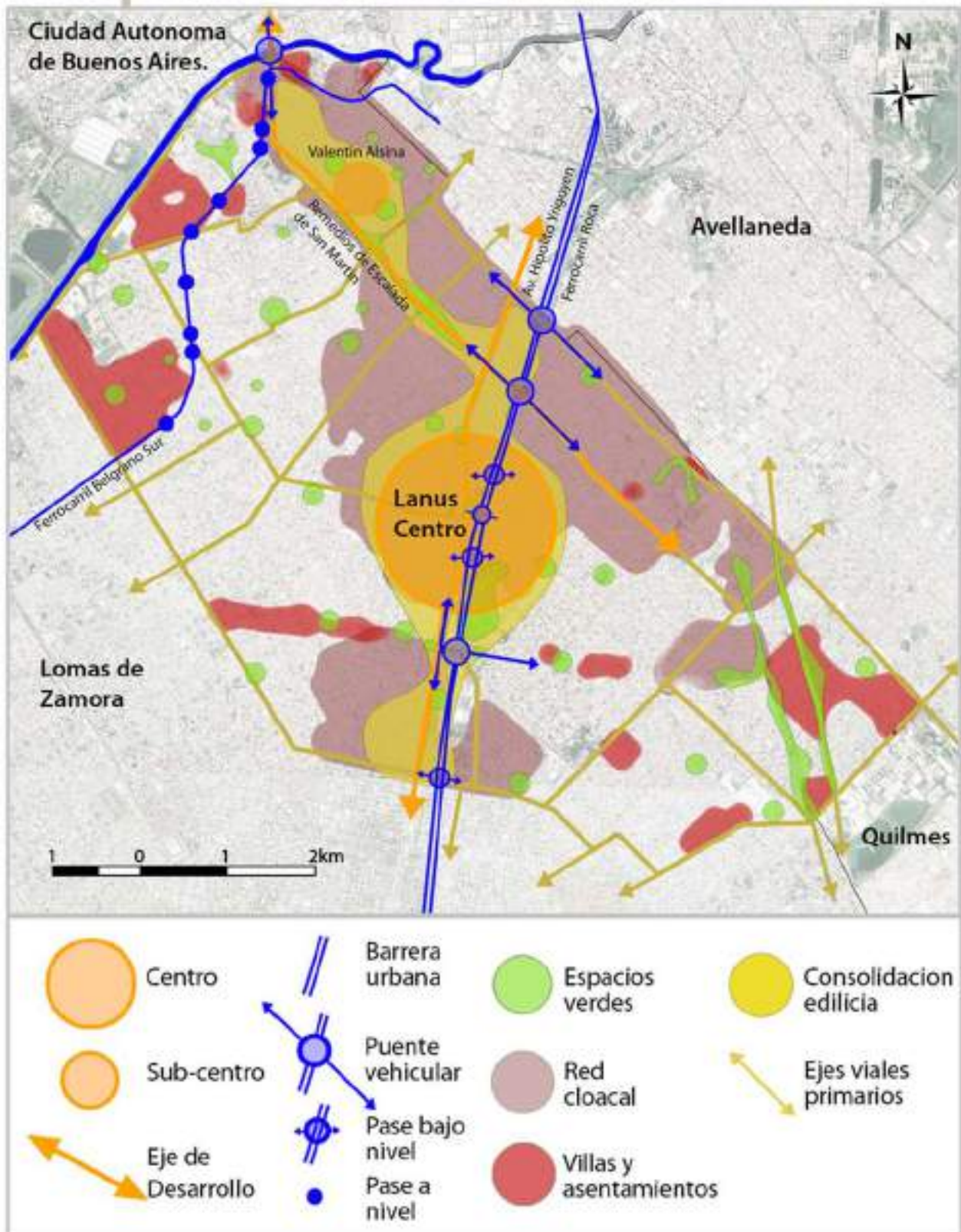
Deporte. Un tercio, al ser preguntados por mejoras en sus barrios (28%), hace foco en la pobre infraestructura deportiva pública.

Vías del FFCC y accesibilidad. Los alumnos tienden a elegir establecimientos que estén situados del lado en que se encuentran respecto a las vías del ferrocarril. Un 61% no cruza o evita cruzar el trazado viario camino al establecimiento escolar dando una muestra cabal de la enorme importancia que este trazado representa en la configuración funcional de la trama del municipio.

Esta información, que también es una forma de participación ciudadana en la toma de decisiones de planificación urbana, arroja luz sobre temas sensibles para los habitantes de Lanús.

Los diferentes proyectos que conforman la cartera del Municipio, junto al plan de Gobierno mediante políticas públicas acordadas, deben llevar soluciones concretas a los vecinos.

Mapa de Situación Actual



El mapa de situación actual pone en evidencia los problemas preponderantes del municipio sobre los que será clave enfocar los programas y proyectos.

El territorio se conforma por diferentes elementos que interactúan entre sí, unos propios del medio biofísico, otros como resultado del desarrollo social y económico del área. Así, el medio natural y el medio construido presentan límites a veces claros y plausibles de medición milimétrica. Otras veces, la línea divisoria no llega a ser totalmente categórica y se desdibuja en una zona difusa, tentacular, pixelada o simplemente mixturada y es difícil decir donde empieza o donde termina uno u otro.

Áreas centrales, residenciales, industriales, infraestructuras, accidentes geográficos, etc. y la relación entre ellos definirán el modelo territorial al cual nos acercaremos en un intento de tomar una instantánea, una imagen de un momento determinado y definitorio que nos permita comenzar un camino hacia algo mejor, hacia algo ideal.

El Municipio de Lanús con su Riachuelo, sus cuencas, los partidos circundantes y su propia realidad interna; fragmentada y con grandes desigualdades que hasta torna difícil la gobernanza del propio partido. Una ciudad dividida en dos por aquello que en alguna medida la conforma, trajo progreso, oportunidades y también la posibilidad de crecimiento y comunicación, y hoy es su centro neurálgico casi de manera irónica: el ferrocarril.

Esta misma infraestructura, llena de bondades, también es una herida en la trama de la ciudad. Una barrera que se interpone en el derecho de libre circulación de los ciudadanos generando una serie de problemáticas de difícil pero no imposible resolución. Con creatividad y buena voluntad todas esas debilidades pueden ser

fortalezas y oportunidades de desarrollo e innovación.

Coincidiendo con la estación Lanús del ferrocarril Roca el municipio erige su principal centralidad, allí este gran nodo de bienes y servicios es alimentado por dos importantes ejes estructurantes, las vías del propio FFCC y la arteria de mayor jerarquía del Partido, la Av. Hipólito Yrigoyen (ex Pavón), paralelas entre sí cruzan todo el partido y lo interconectan con Avellaneda al NE y Lomas de Zamora al SO.

Pero a diferencia de este eje, el partido carece de una conectividad franca y clara en el otro sentido. Limitando hacia el N-NO con el Riachuelo, una fuerte barrera con casi nulas conexiones a excepción de un único puente que conecta el municipio con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Puente V. Alsina) y las vías del FFCC actuando como límite interno en el partido, Lanús enfrenta severos problemas de conectividad tanto en su interior como con los partidos circundantes y principalmente con CABA.

Por otro lado podemos observar varias cosas a tener en cuenta al leer esta imagen de la ciudad, la fuerte presencia de áreas con alto porcentaje de hogares con NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas), las villas y asentamientos en color rojo presentan muchas veces conformaciones guetificadas haciendo aún más compleja su ya difícil situación. La trama que se pierde, los límites que se imponen, la exclusión que crece.

Entre las características más sobresalientes de Lanús, hay una que se destaca sobre las demás: el bajo nivel de consolidación del territorio en cuanto a servicios primarios. Solo el 38% del municipio cuenta con cloacas mientras que las áreas en rojo y blanco son una gran deuda pendiente del Estado.

Aldo Rossi. Autobiografía científica. Barcelona, GG, 1992.

8. Áreas de Acción

A partir del diagnóstico se presentan una serie de problemáticas a mejorar o áreas a potenciar mediante su desarrollo, que se han agrupado según distintas temáticas. Surgen así áreas de acción que proponen identificar las causas de la situación actual que generan algún problema o incompatibilidad en el día a día de sus habitantes para poder identificar los objetivos necesarios que permitan desarrollar programas y proyectos para lograr el tipo de ciudad deseada.

8.1. Estructura y Centralidades

Una estructura común en los centros metropolitanos de la región deviene de la existencia de centralidades vinculadas al comercio y los servicios que sirven a un área de influencia establecida según su escala y complejidad de funciones de las que son, a su vez, causa y efecto configurando así la estructura urbano-territorial con un marcado efecto sobre la movilidad urbana de bienes y personas, lo identitario en el orden simbólico y los consiguientes valores del suelo que ocupa y también sobre aquel donde tiene influencia.

El Partido de Lanús es un área compleja en muchos aspectos, pero no por ello, deja de tener también sus particularidades que lo conforman como un territorio único que necesita de una valoración y un acercamiento específico para lograr solucionar las problemáticas existentes, fortalecer sus debilidades y explotar de manera óptima sus virtudes y potencialidades.

Este Municipio responde a un centro con sub

centros de escala intermedia localizados en los corredores radiales del AMBA, coincidiendo el principal en torno a la estación del ferrocarril de la línea Gral. Roca compartiendo características comunes con otros centros metropolitanos de parecidas características: se desarrollaron gradualmente organizados alrededor de corredores vehiculares (avenidas) y espacios públicos (plazas) donde se concentraron una pluralidad de actividades comerciales, de servicios, administrativas, educativas en los sectores, a su vez, más densamente poblados del partido contando con la accesibilidad que otorga el transporte público de pasajeros.

Es decir, la estructura territorial del Municipio de Lanús es la cabal expresión de un proceso socioeconómico que surge de la combinación de factores endógenos y exógenos identificables cristalizados en la conformación física de la estructura actual, con sus cualidades positivas y negativas donde los actores transan bienes y servicios.

Es por ello que las políticas públicas urbanas deben ser consecuentes a la realidad imperante y a los recursos disponibles para perseguir fines lógicos y concretables en el tiempo. De este modo los criterios que se utilicen para la toma de decisiones tendientes a solucionar las diferentes problemáticas en el territorio mantendrán una relación intrínseca con los actores que representan los diferentes sectores en un plan de ordenamiento territorial.

Desarrollo de las centralidades.

Escenarios posibles:

1. **Segmentación de oferta:** Con variables de aumento de variables endógenas como aumento de tasa de empleo, distribución de ingreso, acceso a los servicios, etc. se tiende a la

homogeneización de la estructura generando un efecto positivo sobre el territorio. Presenta la dificultad de enfrentar escenarios donde es difícil actuar o tener dominio sobre estas variables, lo que podría generar, a su vez, nuevas problemáticas o profundizar las existentes respecto a la segregación espacial y social.

2. Actuación sobre las variables endógenas: es importante tener en cuenta que la NO intervención sobre ciertas variables que se explican dentro de un modelo económico a partir de sus relaciones con otras variables (que pueden ser

, a su vez, exógenas o endógenas) pueden producir márgenes de acceso a nuevos consumidores ampliando así el segmento central pero no modifica sustancialmente las tendencias dominantes en la distribución de bienes y servicios. Esto nos lleva a un nuevo escenario donde el Estado puede plantear una situación de mayor centralidad con acceso universal a través de diferentes acciones sobre las variables endógenas del territorio fortaleciendo así estas áreas de manera inclusiva y ampliando de manera considerable el segmento social con accesibilidad a los bienes y servicios disponibles en las áreas centrales.

Árboles de problemas

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de mantenimiento en infraestructura y aceras. • Invasión del espacio público (mercadería, estacionamiento, etc). • Falta de estacionamiento que genera estacionamiento caótico. • El ferrocarril como barrera urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deterioro del Área Central y subcentros comerciales 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperación y puesta en valor del área central y sub centros comerciales 	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperación y reordenamiento del Área Céntrica de Lanús. • Minimización del efecto del FFCC como "Barrera Urbana". • Re funcionalización del entorno a la Estación Lanús-Lado Este. • Estacionamiento Disuasorio bajo la Estación Lanús.

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de planificación a largo plazo • Falta de herramientas para potenciar el desarrollo de distintos sectores del municipio. • Falta de infraestructura. • Conectividad deficiente. • Centralización administrativa. • Concentración Comercial. • Crecimiento histórico 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta concentración en el área central 	<ul style="list-style-type: none"> • Decentralización 	<ul style="list-style-type: none"> • Actualización y reforma de la Normativa Urbana. • Unidades Territoriales.

8.2. Transporte y movilidad

El aparato económico de una ciudad cualquiera conlleva a la interacción de diferentes mecanismos en un área territorial limitada en el espacio. Estos diferentes mecanismos, o partes componentes de la maquina urbana, están íntimamente relacionados entre sí, ya que dependen de uno o de otro para su normal funcionamiento (por ejemplo los servicios públicos, la infraestructura, el transporte, etc.).

Esto significa que la economía urbana vincula todos estos diferentes componentes para lograr un funcionamiento integral de la ciudad tendiendo a maximizar las conexiones y sinergias entre los diferentes sectores urbanos para, así, fortalecer las diferentes potencialidades territoriales.

Ahora bien, el concepto de centralidad urbana es una temática de gran importancia dentro del urbanismo moderno, así como las diferentes estrategias y aproximaciones teóricas para abordarlo de una manera enriquecedora sin caer en modelos que han demostrado su falta de eficacia y flexibilidad frente a una sociedad que muta constantemente a lo largo del tiempo en procesos de cambios de usos y costumbres, así como de tecnologías, por lo que se hace necesario una constante evaluación y orientación de la planificación urbana.

Es socialmente deseable una ciudad equitativa y justa, inclusiva y abierta, donde todos tengan el derecho ciudadano de poder acceder a los centros urbanos para transar bienes y servicios,

pero este derecho muchas veces se ve postergado por la falta de infraestructura, calidad ambiental, seguridad, transporte, o la existencia de barreras urbanas que impiden el normal funcionamiento de la trama como conectora por antonomasia de los diferentes actores urbanos y mercancías.

El derecho a la accesibilidad y movilidad urbana debe tener por objetivo fundamental reformular viejos paradigmas fracasados basados en dicotomías abstractas o viejas recetas caídas en desuso tomando la posta para brindar soluciones creativas e innovadoras, con una fuerte inclusión social para asegurar así el desarrollo de todo el colectivo; al garantizar el acceso a las oportunidades que brindan los centros urbanos.

Estas áreas estratégicas de gran influencia deben contar con buena accesibilidad, infraestructura suficiente y una diversa gama de modalidades para relacionarse con su entorno, teniendo en cuenta las variables distancia y velocidad.

El acceso a la centralidad urbana se erige como un derecho ciudadano inalienable para dar respuesta a las necesidades de la población siendo la ciudad, en palabras de Henri Lefebvre, 'un fiel reflejo de la sociedad que en cada momento la habita y construye'.

Es por esto, imperativa, la generación de políticas públicas que sean capaces de dar soluciones y garantizar derechos de una sociedad que los demanda y una realidad que se impone.

Lanús, como muchos otros centros del Área Metropolitana de Buenos Aires, posee infraestructuras ferroviarias. En el caso de este Municipio, este eje divide en dos la ciudad generando una barrera urbana de gran presencia no solo física sino también, y principalmente, fun-

cional al cortar la trama en dos reduciendo la conectividad de manera flagrante y socialmente indeseable al punto que es común dividir a Lanús en dos como si de dos ciudades muchas veces se tratara, Lanús Este y Lanús Oeste.

Resulta de vital importancia dar una solución rápida y eficaz a esta problemática que, quizás, sea una de las más urgentes y presentes en el Municipio. Es una problemática que afecta a todos sus habitantes y que va en aumento a medida que crece el parque automotor del sector que, a su vez, genera más caos vehicular ahondando más aún la situación en un círculo vicioso difícil de controlar.

Otra particularidad del Municipio es la fuerte impronta industrial y de PyMEs que presenta dentro de la trama lo que genera, como en algún momento ya se señaló, una fuerte presencia de transporte de cargas (desde transporte pequeño a pesado) lo que convierte al Partido en un lugar de difícil ordenamiento vehicular pero no por ello imposible. La elaboración de una adecuada ordenanza de una red de transporte pesado de carga aliviará el ya de por sí congestionado tráfico de la ciudad.

El partido, actualmente, presenta una configuración interna fragmentada. Presenta diferentes ejes con distinta jerarquía que se detallan a continuación:

Características de los Ejes Comerciales

Eje Valentin Alsina. Está conformado por la Av. Tte. Gral. Juan. D. Perón, desde altura 4.000 (intersección con la Av. Remedios de Escalada de San Martín) hasta altura 2.200 (intersección con la Av. Bernardino Rivadavia).

El eje comercial de la Av. Perón constituye uno de los circuitos más importantes del partido, actualmente deteriorado y escasamente valori-

zado. Su reordenamiento y puesta en valor permitiría una notoria mejora de la calidad urbana del barrio y revitalizaría la identidad barrial.

Estado de las calles: el estado del pavimento/asfalto de la Av. Perón es bueno.

Accesibilidad: se encuentra próximo al Puente Alsina que funciona como nexo entre Lanús y la Ciudad de Buenos Aires, lo que lo dota de una accesibilidad particularmente favorable. Existe un potencial desarrollo para la actividad comercial con la implementación del Metrobús en la Av. Remedios de Escalada (lindera al eje) que aliviaría el tránsito sobre la Av. Perón y facilitaría el acceso tanto a vecinos de la Ciudad de Buenos Aires como del centro de Lanús.

Estado de las luminarias: no hay faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados: el eje no cuenta con semáforos peatonales, tiene pocas rampas para discapacitados (en mal estado) y sendas peatonales, en promedio, en estado regular.

Cámaras de Seguridad: la avenida Perón posee a lo largo de este eje seis cámaras de seguridad, cinco fijas y un domo.

Eje Centro Este. El eje Centro Este representa el principal centro comercial por cantidad de locales superando ampliamente a los demás.

Estado de las calles: a nivel general el estado del pavimento es bueno.

Accesibilidad: en el límite se encuentra la estación Lanús, volviéndolo uno de los más accesibles del municipio tanto por tren como por las múltiples líneas de colectivos que convergen

allí.

Estado de las luminarias: sólo la calle 9 de julio, recientemente revalorizada, cuenta con luminarias led para peatones.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados: no cuenta con semáforos peatonales. Las rampas para discapacitados están en estado regular, cuenta con pocas sendas peatonales y en mal estado.

Cámaras de Seguridad: este eje no cuenta con cámaras de seguridad, a pesar de ser el que tiene mayor movimiento.

Eje Centro Oeste. Tanto el eje Centro Este como Oeste cuentan con buena accesibilidad debido a estar situados junto a la estación de Lanús.

Estado de las calles: el estado de las avenidas principales del eje (25 de mayo e Hipólito Yrigoyen) es bueno, por lo cual solo requiere los trabajos usuales de mantenimiento. Respecto al estado de las calles internas del eje, oscila entre regular y bueno.

Accesibilidad: en el límite se encuentra la estación Lanús, volviéndolo uno de los más accesibles del municipio, tanto por tren como por las múltiples líneas de colectivos que convergen allí.

Estado de las luminarias: no existen faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados: a pesar de haber un gran número de semáforos, su estado es en general regular debido a la falta de pintura. Sólo existen cuatro esquinas con semáforos peatonales en este eje y la mayor parte de las

sendas peatonales se encuentran despintadas. Las rampas para discapacitados existentes se encuentran en un estado regular.

Cámaras de Seguridad: se encuentran en funcionamiento seis cámaras de seguridad dentro de este eje, tres fijas y tres de domo.

Eje Remedios de Escalada.

Estado de las calles:

la Avenida Hipólito Yrigoyen se encuentra en un estado que oscila entre regular y bien, al igual que las calles Beltrán y Garay, por lo que este eje no presenta problemas significativos en esta área.

Accesibilidad:

por encontrarse la estación Escalada del tren Roca en un extremo del eje, éste cuenta con buena accesibilidad tanto por tren como por colectivo.

Estado de las luminarias:

no existen faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados:

este eje cuenta con rampas para discapacitados y sendas peatonales pero, en general, en mal estado. Asimismo, tiene sólo un semáforo peatonal en estado regular.

Cámaras de Seguridad:

hay cinco cámaras de seguridad tres de domo y dos fijas.

Eje Monte Chingolo.

El eje comercial de Monte Chingolo se trata de un área con gran potencial a pesar de la falta de infraestructura y una ausencia notable del estado.

Estado de las calles: el estado de la Avenida

Perón es precario.

Accesibilidad:

tiene serias dificultades de acceso. Posee unas pocas líneas de colectivos que la recorren y se encuentra alejada de la estación de ferrocarril Lanús. El ferrocarril que llegaba a la estación de Monte Chingolo se encuentra fuera de servicio.

Estado de las luminarias:

no hay faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados:

no existen semáforos peatonales y las pocas sendas peatonales y rampas para discapacitados existentes oscilan entre condiciones regulares y malas.

Cámaras de Seguridad: cuenta con dos cámaras fijas.

Eje San Martín.

El eje San Martín tiene una fuerte identidad barrial y tiene gran importancia para los vecinos de Lanús Oeste como también para los de Lomas de Zamora, por hallarse a pocas cuadras del límite entre ambos municipios.

Estado de las calles:

el estado del asfalto del es regular en general.

Accesibilidad:

la accesibilidad es regular. Por un lado se encuentra alejado de la estación Lanús pero, en simultáneo, sobre la Av. San Martín, nexo entre Lanús Oeste y Lomas de Zamora cuya traza es atravesada por varias líneas de colectivos.

Estado de las luminarias:

no existen faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados:

no existen semáforos peatonales y las pocas

sendas peatonales y rampas para discapacitados existentes se encuentran en malas condiciones.

Cámaras de Seguridad: cuenta con dos cámaras de seguridad de domo.

Eje Centro Este.

El eje Centro Este se trata del área de mayor desarrollo comercial, por lo cual se vuelve esencial un estímulo a la deteriorada infraestructura presente. Se avanzó en este sentido en el último año, mediante el ensanchamiento de las aceras de la Avenida 9 de Julio, así como la renovación de la luminaria.

Calles y accesibilidad:

con la implementación de la extensión del Metrobus que une Pompeya y Constitución a lo largo de la Av. Remedios de Escalada de San Martín hasta la Avenida Hipólito Yrigoyen, se incrementará la demanda para este eje comercial debido a que se facilitará el acceso a los vecinos de la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires y del norte del Municipio. También se apunta a un reordenamiento del tránsito, liberando las angostas calles de 9 de Julio e Ituzaingó del paso de colectivos con el objetivo de incrementar la seguridad de los peatones.

Luminarias: se instalarán 518 faroles con luminaria led.

Movilidad:

implementaremos un reordenamiento general de la movilidad en la calle 9 de Julio incluyendo reasignación de espacios para peatones y bicicletas. Se revalorizarán las sendas peatonales. Además, se ubicarán al menos dos semáforos peatonales por cuadra, lo que contabiliza un total de 74 semáforos peatonales.

Rampas:

nuestro ideal es la existencia de 2 rampas para

discapacitados por esquina (una en cada dirección), por lo que eso representaría la construcción y/o puesta en valor de 296 rampas.

Cámaras de seguridad:

vamos a instalar dieciocho cámaras de seguridad tipo domo en este circuito

Eje Centro Oeste.

El eje Centro Oeste es el más beneficiado por la actividad privada, principalmente por los múltiples emprendimientos inmobiliarios y gastronómicos de la zona.

Calles y accesibilidad:

con la implementación de la extensión del Metrobús que une Pompeya y Constitución a lo largo de la Av. Remedios de Escalada de San Martín hasta la Avenida Hipólito Yrigoyen, se incrementará la demanda comercial debido a que facilitará el acceso a los vecinos de la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires y del norte del Municipio. Un objetivo especial para este eje, por su marcado desarrollo gastronómico, es el diseño de esquinas anchas y la nivelación de la calzada a la altura de las aceras, con el objetivo de brindar mayor espacio para la colocación de mesas, así como también para facilitar la circulación peatonal y mejorar la seguridad en los cruces.

Luminarias:

se instalarán 490 faroles con luminaria led.

Movilidad:

se reordenará la movilidad en las avenidas 25 de Mayo e Hipólito Yrigoyen, incluyendo la reasignación de espacios para peatones y bicicletas. Se revalorizarán las sendas peatonales, y ubicación de al menos dos semáforos peatonales por cuadra, lo que contabiliza un total de 70 semáforos peatonales para el eje.

Rampas para discapacitados:

nuestro ideal es la existencia de 2 rampas para discapacitados por esquina (una en cada dirección), por lo que en este eje eso representaría la construcción y/o puesta en valor de 280 rampas para discapacitados.

Cámaras de seguridad:

hay seis cámaras de seguridad, siendo tres de ellas fijas. Nuestro objetivo es readecuar esas tres cámaras a cámaras tipo domo y adicionar, al menos, once cámaras de seguridad tipo domo más.

Eje Remedios de Escalada.

El eje Remedios de Escalada es uno de los ejes que mayor identidad barrial posee. Por colindar con la estación de trenes del mismo nombre y estar situado sobre la Avenida Hipólito Yrigoyen, cuenta con una posición privilegiada para el acceso respecto a los municipios del sur del conurbano, así como también de la Ciudad de Buenos Aires. Es por esto que, con un aumento de la inversión pública, esperamos potenciar las posibilidades de desarrollo sustentable del eje.

Calles y accesibilidad:

el estado de las calles es bueno al igual que su accesibilidad por encontrarse próximo a la estación de ferrocarril Remedios de Escalada.

Luminarias:

en el caso del eje Remedios de Escalada, corresponde la instalación de 112 faroles con luminaria led.

Movilidad:

se reordenará la movilidad en la Av. Hipólito Yrigoyen y la calle Beltrán, incluyendo la reasignación de espacios para peatones y bicicletas. Se revalorizarán las sendas peatonales, y se pondrán al menos 2 semáforos peatonales por cuadra, lo que contabiliza un total de 16 semá-

foros peatonales.

Rampas:

apuntamos a la construcción y/o puesta en valor de 64 rampas.

Cámaras de seguridad: hoy tenemos cinco cámaras de seguridad, dos de ellas fijas. Nuestro objetivo es readecuar esas dos cámaras para que sean tipo domo y agregaremos una cámara convencional más.

Eje Coronel D'elia

El eje Coronel D'elia representa el espacio comercial a cielo abierto más significativo tanto para los vecinos de la periferia de Lanús Oeste, como también para los vecinos de Villa Caraza por encontrarse considerablemente distante del resto de los ejes comerciales. Por este motivo, es fundamental la reorganización y ponerlo en valor para mejorar la experiencia de quienes lo visitan.

Estado de las calles: el estado de las calles es bueno a excepción de unas pocas cuadras que requieren un trabajo profundo de puesta en valor del asfalto.

Accesibilidad: cuenta sólo con algunas líneas de colectivos que lo transitan y se encuentra lejos de la estación Lanús, por lo que su accesibilidad puede considerarse complicada.

Estado de las luminarias: no hay faroles con luminarias led.

Estado de semáforos, sendas peatonales y rampas para discapacitados:

no cuenta con sendas peatonales y sus rampas para discapacitados se encuentran en mal estado. El eje no cuenta con semáforos peatonales

Cámaras de Seguridad:

hay cinco cámaras de seguridad fijas.

<p>Obras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de planificación. • Barreras Físicas y Naturales • Falta de conectividad. • Falta de obras. 	<p>Problemas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Escasa conectividad entre municipios 	<p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Superar barreras físicas o problemáticas para mejorar conectividad entre municipios • Mejorar la deficiente conexión actual a través de barreras físicas (FFCC) 	<p>Proyectos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puente Lanús Oeste C.A.B.A. • Terminal de Ómnibus • Re funcionalización del entorno a la Estación Lanús-Lado Este. • Bajo niveles y "Sapitos". • Apertura de nuevos pasos a nivel sobre Ramal del FFCCC Belgrano.
<p>Obras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de Planificación • Falta de jerarquización de vías • Falta de vías de tránsito pesado. • Falta de infraestructura 	<p>Problemas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de jerarquización de la red vial y deficiencias de infraestructura • Priorización de tránsito vehicular. 	<p>Objetivos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jerarquización de la red vial. • Revalorizar al Peatón. 	<p>Proyectos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Red de tránsito Pesado Ordenanza. • Implementación de Pares Viales. Circulatorios Este-Oeste. • Jerarquización Vial. • Semaforización. • Recuperación de la infraestructura Vial y Aceras. • Equipamiento Urbano para Movilidad y Señalética. • Nuevas Aéreas "Prioridad Peatón". • Rampas Accesibles.

8.3. Patrimonio urbano

“El patrimonio urbano tiene una importante significación socio cultural para una ciudad. Y constituye una herencia significativa de toda su comunidad” .

Lanús es un Partido totalmente urbanizado y densamente poblado con un marcado carácter industrial y la radicación de PyMEs en la totalidad de su territorio.

Esto da como resultado una imagen de enormes contrastes, con una estructura de centro –periferia de marcadas diferencias en lo material, lo espacial y lo simbólico; donde la postergación va in crescendo a medida que nos alejamos de los diferentes centros del Municipio.

El Municipio posee un acervo patrimonial tanto edilicio como en la configuración de algunos de sus espacios públicos más característicos como ser el área que circunda la estación del ferrocarril, típica de la conformación urbana de la época erigiéndose hoy como el epicentro del

partido con la importancia en la memoria colectiva de los habitantes que eso acarrea.

Sin embargo esta cartera patrimonial se encuentra descuidada y muchas veces olvidada por lo que resulta imperante poner en marcha una serie de acciones tendientes a la restauración, la conservación y la reutilización y porque no, la re significación del patrimonio en el caso que así sea conveniente para el disfrute de todos los lanusenses.

La recuperación de los hitos y puntos de valor histórico, constructivo, artístico, etc. no es solo una acción romántica destinada a preservar la memoria y la identidad de una población o parte de esta, sino que también tiene inferencia directa con el valor de mercado de los centros urbanos y su consecuente traslado a los valores de suelo al ser considerados elementos centrales, con buena calidad ambiental y puntos de referencia donde el flujo de bienes y servicios suele tener tendencia positiva.

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none">• Falta de catalogación de edificios y áreas de valor patrimonial.• Falta identificar áreas urbanas con valor urbanístico y ambiental.• Falta de preservación de edificios y áreas patrimoniales.	<ul style="list-style-type: none">• Deterioro del Patrimonio Urbano.	<ul style="list-style-type: none">• Identificación, Catalogación y Recuperación del Patrimonio Urbano	<ul style="list-style-type: none">• Protección y catalogación de bienes preservados y áreas de protección patrimonial. Ordenanza.• Identificación y delimitación de inmuebles y áreas propias con valores urbanísticos y ambientales para su rehabilitación.• Recuperación Cine Teatro Amado Nervo.

8.4 Producción y empleo

Los núcleos urbanos deben su existencia, fundamentalmente, a los procesos productivos y a la especialización del trabajo que, a su vez, se agrupaban para el mejor aprovechamiento de lo que hoy se conoce como 'economía de escala', donde se generaban situaciones ventajosas para todos los actores gracias a la complementación e intercambio de bienes y servicios.

Desde los primeros asentamientos rudimentarios, pasando por los diferentes períodos, con la aparición del pronto estado que protegía a los habitantes de estos poblados mediante una renta, hasta la aparición de la industrialización que trae un crecimiento acelerado de estos centros; se afianza un proceso de generación de empleo y demanda de servicios. Estas personas a su vez demandarán localizaciones para vivienda y servicios urbanos, alimento, vestimenta, etc.

El Municipio de Lanús se caracteriza por tener un alto grado de industria mediana y pequeña dentro de la trama urbana en prácticamente todos los sectores. La pequeña industria, generalmente radicada en el parcelario urbano muchas veces compartiendo el mismo terreno con la vivienda, es uno de los grandes motores de la economía doméstica del partido, con sus ventajas y desventajas, con sus aciertos, su oferta de primera mano al público y las desventajas propias de la localización de actividades no siempre del todo compatibles con los sectores residenciales.

Esto genera situaciones cotidianas en el Municipio como ser la convivencia del transporte de carga en casi todos sus formatos y tipos por la red vial dentro de la trama lo que dificulta un adecuado ordenamiento del tránsito y el co-

correcto mantenimiento de las calles.

El partido, a su vez, cuenta con sectores de parques industriales para la localización de diferentes empresas donde se destacan: el "Polo Industrial Lanús" CEPILE y el Parque Industrial Curtidor.

CEPIL "Polo Industrial Lanús":

Es el más importante, ubicado en Lanús Este a 30Km del puerto de Dock Sud y 35Km del aeropuerto de Ezeiza. De propiedad mixta, estatal y privada, ocupa 49 manzanas, con 39 empresas y se encuentra actualmente completo. Concentra empresas dedicadas a la producción de aceites y grasas, plásticos, metales, papel y cartón. El Polo brinda oportunidades para el fomento de políticas de cooperación y asociación entre empresas y el aprovechamiento de economías de escala e internas. También se encuentran radicadas empresas dedicadas a otros rubros: fabricación de productos de limpieza, sustancias y productos químicos en general, comestibles, fundición de metales, reciclados de plástico y vidrios y servicios de transporte de carga-logística.

En 2008 recibió subsidios provinciales para pavimentar sus calles internas como parte de la política del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires para la apertura y consolidación de parques industriales.

Parque Industrial Curtidor:

Emplazado en el ex predio ACUBA, está destinado a la radicación de curtiembres en el marco del plan de saneamiento del Riachuelo a cargo de la ACUMAR. Sin embargo, de un total de 134 curtiembres radicadas en Lanús, poco más de 20 de ellas participaron del Acta Acuerdo para su relocalización, habiéndose asignado cerca de 30.000 m² para sus instalaciones.

Lanús, espacio urbano y patrimonio'. Pedroza, Gustavo; Loiseau, Claudio; Quiroga, María Sol y López, Gustavo

Desde el Municipio se propone una política transversal para el abordaje integral de la cuestión industrial articulando las distintas cámaras de Lanús, las organizaciones de la sociedad civil, la Provincia de Buenos Aires y la Nación para ejecutar políticas de estado a largo plazo que prevean tanto la generación de fuentes de trabajo como la sustentabilidad ambiental y económica de las empresas.

Para ello es importante el fortalecimiento y la puesta en valor del CEPILE como centro de radicación de industrias y a su vez coordinar con las curtiembres que por sus características requieren de su relocalización en el predio de ACUBA brindando seguridad, iluminación y accesibilidad dentro de las instalaciones con los controles necesarios sobre la producción para que sea amigable con el medio ambiente.

El Municipio tiene por objetivo primordial proveer de las condiciones necesarias para generar valor agregado en los distintos productos de la industria local, para favorecer la creación de puestos de empleo y la diversificación de la oferta de bienes y servicios de manera articulada con los actores involucrados para un funcionamiento coordinado entre el Municipio y la ACUMAR dentro del cumplimiento de las mandas judiciales.

Mejoras y Beneficios

- Aumento de competitividad de las empresas.
- Fortalecimiento de la cadena de valor y generación de sinergia entre empresas.
- Ordenamiento territorial.
- Cuidado del medio ambiente al existir tratamiento común de los efluentes industriales.
- Infraestructura y servicios públicos comunes (alumbrado, red de provisión de agua, gas, etc.)
- Cooperación público-privada para la radicación de industrias y fortalecimiento institucional de esta forma de organización comercial.
- Más trabajo para los lanusenses.

Zonas Industriales: Creación de Nuevos Puestos de Trabajo.

La industria del curtido y manufacturas del cuero es uno de los sectores productivos más importantes e históricos de Lanús, sin embargo carece de una visión productiva de bienes con alto valor agregado y exportadora de productos terminados.

Existe una carencia de mano de obra con la competencia técnica que demandan los principales rubros industriales del partido (Curtidor, Siderúrgico-metalmecánico, Construcción).

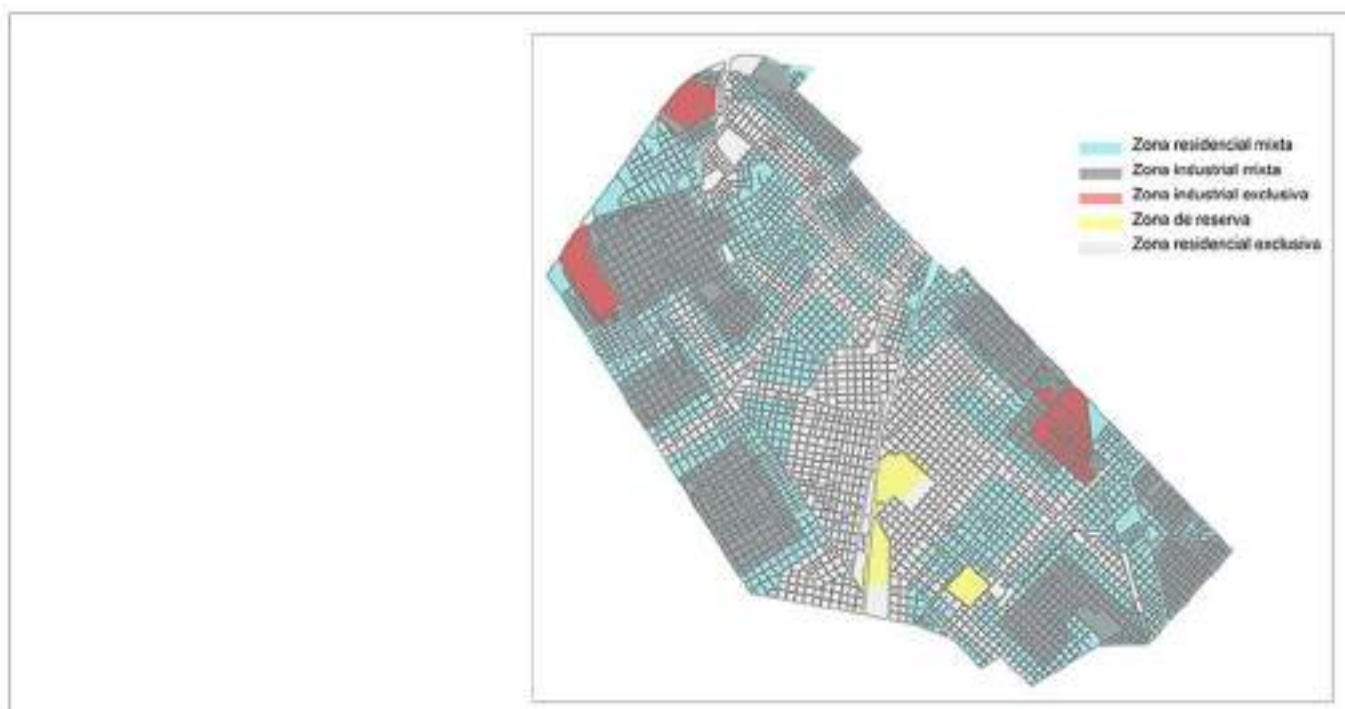
Faltan escuelas técnicas que confluyan con la Universidad de Lanús a la hora de fomentar los oficios que son requeridos por el sector empreficios que son requeridos por el sector empresarial.

Mapa de Zonas Industriales Propuesta

Creación del Distrito del Cuero y la Marroquinería. Con el objeto de aprovechar las economías de aglomeración en materia de transportes, de energías y de utilización de servicios, fomentando el desarrollo de proveedores, la integración productiva y el aumento de las economías de escala, se propone delimitar por ordenanza una zona para la creación del Distrito del Cuero y la Marroquinería.

Del lado de Lanús se propone desarrollar el centro comercial nacional del cuero argentino y del otro lado del Puente Alsina el tango a través del polo bandoneón.

Dentro de esta zona se propone establecer un marco de buenas prácticas en la industrialización de las materias primas; fomentando el desarrollo de la cadena de valor y eximiendo de tasa de servicios generales, derechos de construcción y habilitación municipales a todos los nuevos emprendimientos.



Programa "Cueros Siglo XXI"

El sector de curtiembres y productos derivados del cuero tiene una importancia estratégica para el desarrollo económico y social de Lanús. Entre los principales desafíos que presenta en el corto plazo se encuentra el de la mitigación de la contaminación ambiental mientras que, en el mediano y largo plazo, deben atenderse el desarrollo y la aplicación de nuevas tecnologías al proceso productivo de derivados del cuero, de modo que actúen en forma preventiva en términos de sustentabilidad con la generación de valor agregado en las distintas etapas y en las manufacturas provenientes de la industria del cuero.

En ese marco, se trabajará en un acuerdo marco con el INTI Cuero. Se pondrá en funcionamiento una unidad local de asesoramiento permanente en materia de generación de valor agregado, reutilización de residuos provenientes de curtiembres y capacitación en tecnología y confección de manufacturas de cuero donde

se beneficiarán, en forma directa, aproximadamente, 300 empresas dedicadas al curtido y terminación de cuero, los vendedores de productos derivados del cuero y los consumidores a través del aumento y diversificación de la oferta de productos.

Programas de Capacitación.

El distrito de Lanús tiene una matriz productiva marcadamente industrial. Hay dos sectores industriales que predominan en el partido: el siderúrgico-metalmecánico y el de curtido, terminación de cueros y elaboración de productos de cuero. Existe una fuerte restricción en la oferta para incorporar mano de obra calificada que, a su vez, repercute negativamente en las condiciones de empleabilidad de los trabajadores.

Se fomentará la capacitación de trabajadores en las especialidades requeridas por el entramado productivo local a partir de la generación de sinergia entre las empresas y entre el sector

privado y el municipio, tendiendo a una absorción conjunta del costo.

Se articulará con la Provincia de Buenos Aires para avanzar en acuerdos con las Escuelas Técnicas de Lanús, formulando un sistema de pasantías en las empresas y procurando la formación especializada de acuerdo a la demanda relevada.

Programa "Capacitarte" – Talleres de Artes y Oficios.

Beneficiarios directos: empresas del rubro metalmeccánica, empresas dedicadas al curtido y terminación de cueros, empresas productoras de manufacturas de madera, empresas dedicadas a trabajos en vidrio, cerámica y cemento, entre otros. Empleados capacitados y empresas del rubro de la metalmeccánica y del cuero.

Beneficiarios indirectos: Grupo familiar del empleado capacitado, debido al el impacto positivo en la remuneración.

Infraestructura: Escuelas Técnicas, fábricas y empresas beneficiarias mediante convenios con las universidades y el Municipio.

Programa "Industrias Profesionales": Formación universitaria y especialización técnica.

Beneficiarios directos: Población que ingresa en carreras de grado, pregrado o especializaciones; empresas que incorporen personal capacitado.

Desarrollo del programa: Se trabajará en conjunto con la UNLa para la elaboración de un sistema de pasantías con las empresas que requieran personal calificado en el marco de la Tecnicatura en Curtido y Terminación de Cuero; se fomentará la oferta local de carreras afines, coordinando la oferta educativa con la demanda productiva.

Se celebrarán convenios con la UNLa para el dictado en Lanús de las carreras de Tecnicatura Universitaria en Gestión Industrial (título intermedio), Tecnicatura en Producción Industrial orientada a calzado y Tecnicatura Superior en Procesos Industriales orientada a metalmeccánica.

Fomento al emprendedor.

Las instituciones comerciales e industriales tienen poca o nula incidencia en el plan de desarrollo de Lanús. Hay una falencia en la promoción de los sectores productivos estratégicos.

No existe un sistema de atención al inversor que promueva al Municipio para que nuevas empresas se radiquen aquí. A efectos de fomentar el desarrollo debe generarse un ambiente de confianza y seguridad jurídica para que el sector privado invierta.

Propuesta "Invertir en Lanús".

Se creará el 'Centro de Atención al Inversor', que ofrecerá asesoramiento e información a todos aquellos interesados en realizar emprendimientos en el municipio, facilitándole la información sobre el proceso de habilitaciones y permisos, como así también de registro y tributación municipal reduciendo la complejidad burocrática y habilitando en el sitio web de la Municipalidad todas las Preguntas Frecuentes a la hora de realizar una inversión (FAQs).

"Lanús Emprende".

Se generará un sitio Web (www.lanus.gob.ar/emprende) con cursos virtuales diseñados en conjunto con la Universidad Nacional de Lanús para el desarrollo de habilidades de gestión de PyMEs. Así también, se podrá asistir a Talleres especializados en Costos, Finanzas de Empresa, Comercialización, Derecho Laboral, Liquidación de Haberes, con el objeto de profesionalizar el empresaria-

do local fomentando el emprendedorismo.

Desde el área de asistencia técnica a PyMEs se asistirá a empresarios en las gestiones de líneas crediticias ofertadas por las entidades bancarias públicas y organismos provinciales y nacionales de garantías, que mejor se adapten a sus necesidades.

"Trabajo en Lanús".

Se reeditará a nivel local la experiencia llevada a cabo con TrabajoBA.com, mediante la cual, se motiva a que las empresas locales publiquen sus búsquedas laborales en este sitio –generando así un banco de oferta laboral local–, y la demanda encuentre empleo en el distrito. La página Web será www.lanus.gob.ar/trabajo.

Por medio de un sitio web, las empresas de Lanús podrán registrarse de manera gratuita y publicar sus búsquedas laborales con asistencia de la Dirección de Empleo. Los vecinos de Lanús podrán acceder y encontrar ofertas de trabajo. También podrán cargar su curriculum vitae y seleccionar "alertas", sobre búsquedas laborales por sector industrial.

"Lanús Exporta".

Desde la Dirección de Comercio Exterior se pondrán en marcha dos unidades: "Tu Primera Exportación", y "Lanús Exporta". Según un estudio de la Universidad Nacional de Lanús, el 35% de los encuestados manifestó la necesidad de capacitación y Asistencia en Comercio Exterior.

Para esto se creará el Centro de Atención al Exportador de Lanús, el cual tendrá como primer objetivo el relacionamiento del empresariado local con organismos provinciales y nacionales dedicados a la generación de misiones comerciales, la participación de eventos en el interior del país, el desarrollo de ferias de oferta expor-

able, y desarrollo de una Red de Exportadores de Lanús.

"Hecho en Lanús".

Por medio de un sitio Web (www.lanus.gob.ar/hechoenlanus) se ingresará a todas aquella empresa del Municipio que quiera participar, con el objeto de que otras empresas, como así también consumidores finales, puedan conocer su producción y así obtener bienes y servicios locales, ahorrando tiempos logísticos y conociendo sus productores con el objetivo de generar una sinergia del empresarial local enriquecedora para la cadena de valor de los bienes producidos.

Mejoras y Beneficios.

Se generará un ambiente facilitador a quienes busquen llevar a cabo un proyecto de inversión (sea este comercial, industrial, inmobiliario) en Lanús. También se incentivará la inversión privada en el ámbito local, la radicación de nuevos emprendimientos productivos y la ampliación de los establecimientos existentes.

Se brindará asistencia técnica a MicroPyMEs y emprendedores con el objetivo de acompañar su desarrollo empresarial mediante asesoramiento a los empresarios con el objetivo de que incrementen el nivel exportación de bienes y servicios, y por otro lado, habrá talleres de capacitación para quienes aún no han podido exportarlos.

Se generará un espacio de sinergia entre los distintos sectores industriales de Lanús y los vecinos podrán obtener toda la información necesaria sin tener que realizar gestiones previas ante los organismos municipales, agilizando los procesos y tiempos necesarios tanto para la creación, como para el desarrollo de sus nego-

cios o emprendimientos.

Microcréditos.

Un sector importante de los habitantes del distrito se encuentran excluidos del trabajo formal debiendo subsistir en base a trabajos esporádicos sin condiciones de seguridad ni aportes previsionales y, a su vez, carecen de todo acceso a crédito para la puesta en marcha de micro emprendimientos productivos que potencien sus actividades e ingresos, permitiendo su incorporación progresiva al mercado formal.

Desde el Municipio se fomentará el asociativismo, incorporando progresivamente trabajadores al mercado formal en coordinación con el área de Desarrollo Social para llevar a cabo talleres de planificación financiera y armado de modelos de negocios en las sedes de las Unidades de Desarrollo e Inclusión Social (UDIS), proveyendo los conocimientos teóricos necesarios para formular y llevar a cabo un micro emprendimiento productivo y sustentable con el objetivo es brindar herramientas para administrar los ingresos y egresos del grupo familiar, estableciendo prioridades y concientizando sobre la importancia del ahorro y de la proyección financiera.

Mediante la celebración de convenios con entidades financieras de corte social como el Banco Ciudad y el Banco Interamericano de Desarrollo, se formulará un programa para el otorgamiento de microcréditos con tasas de interés accesibles, fomentando el asociativismo entre los trabajadores con distintos oficios de los sectores vulnerables a fin de formar múltiples unidades productivas a escala. El programa apunta a incorporar a los emprendedores asociados al mercado formal mediante su alta fiscal, de modo que reporta un beneficio por doble vía.

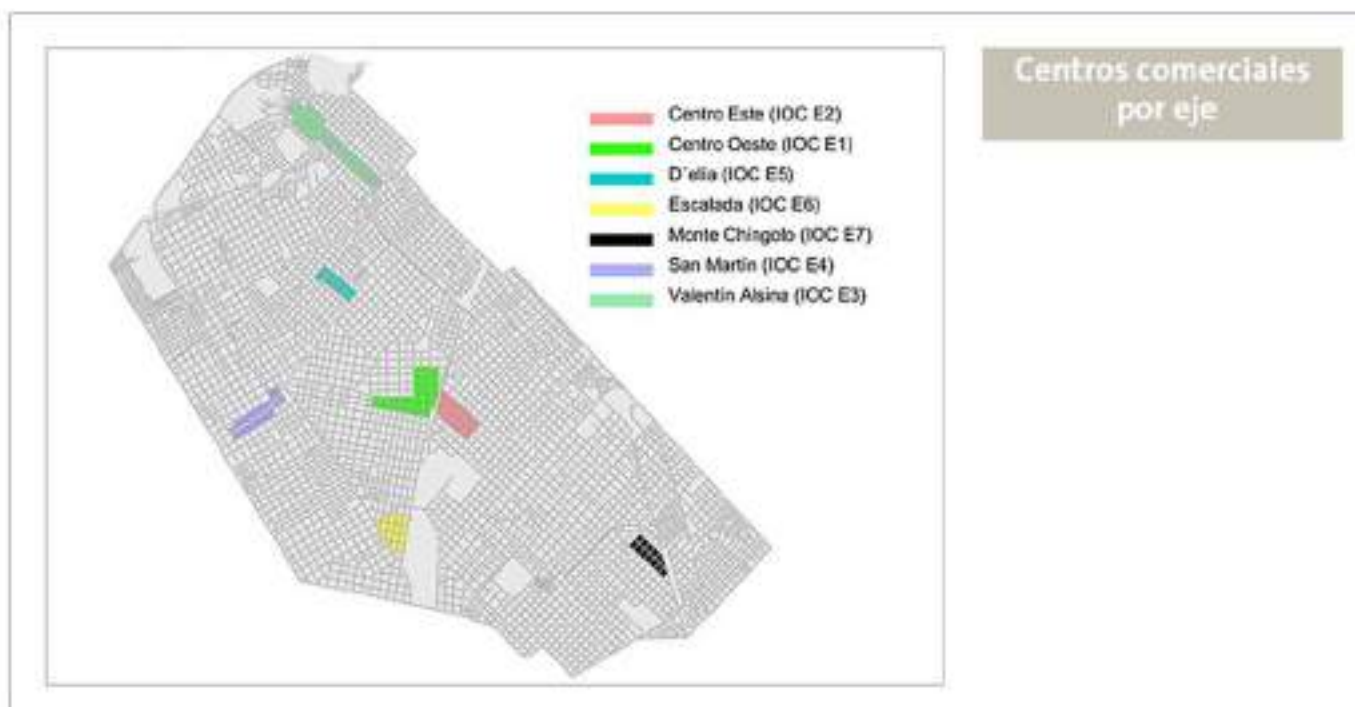
Centros Comerciales : Identidad y promoción del comercio. Puesta en valor del espacio público.

Los Centros Comerciales a Cielo Abierto (CCCA) son una herramienta fundamental para revitalizar y proteger el comercio minorista frente a formas de organización comercial que cuentan con mayores capitales, insumen grandes superficies de territorio, generan mayor impacto ambiental y menos fuentes de empleo.

Los CCCA se afianzan sobre un proceso de fortalecimiento de la identidad barrial. Permiten la descentralización económica, generando nuevos "centros" urbanos a una escala más humana, evitando el recorrido de grandes distancias y reduciendo la utilización del transporte. A su vez, repercuten positivamente en los alrededores de su ubicación gracias al movimiento que generan, aumentando el valor de los inmuebles.

Existe una falencia del accionar estatal en el fomento y desarrollo de los Centros Comerciales de Lanús. El poco accionar se encuentra reducido al centro de la Ciudad. Además, no hay horarios de carga y descarga de la mercadería. La inseguridad atenta contra el desarrollo de este tipo de comercios como también sus condiciones contextuales en general: iluminación, estado de las calles y veredas, etc. Los mismos puestos se encuentran, en muchos casos, en condiciones de deterioro.

El municipio de Lanús cuenta con 7 ejes comerciales principales. El lado Oeste de Lanús concentra 5 de ellos: Centro Oeste (IOC E1), Valentín Alsina (IOC E3), San Martín (IOC E4), Escalada (IOC E6) y D'elía (IOC E5); mientras que el lado Este está compuesto por dos: Centro Este (IOC E2) y Monte Chingolo (IOC E7).

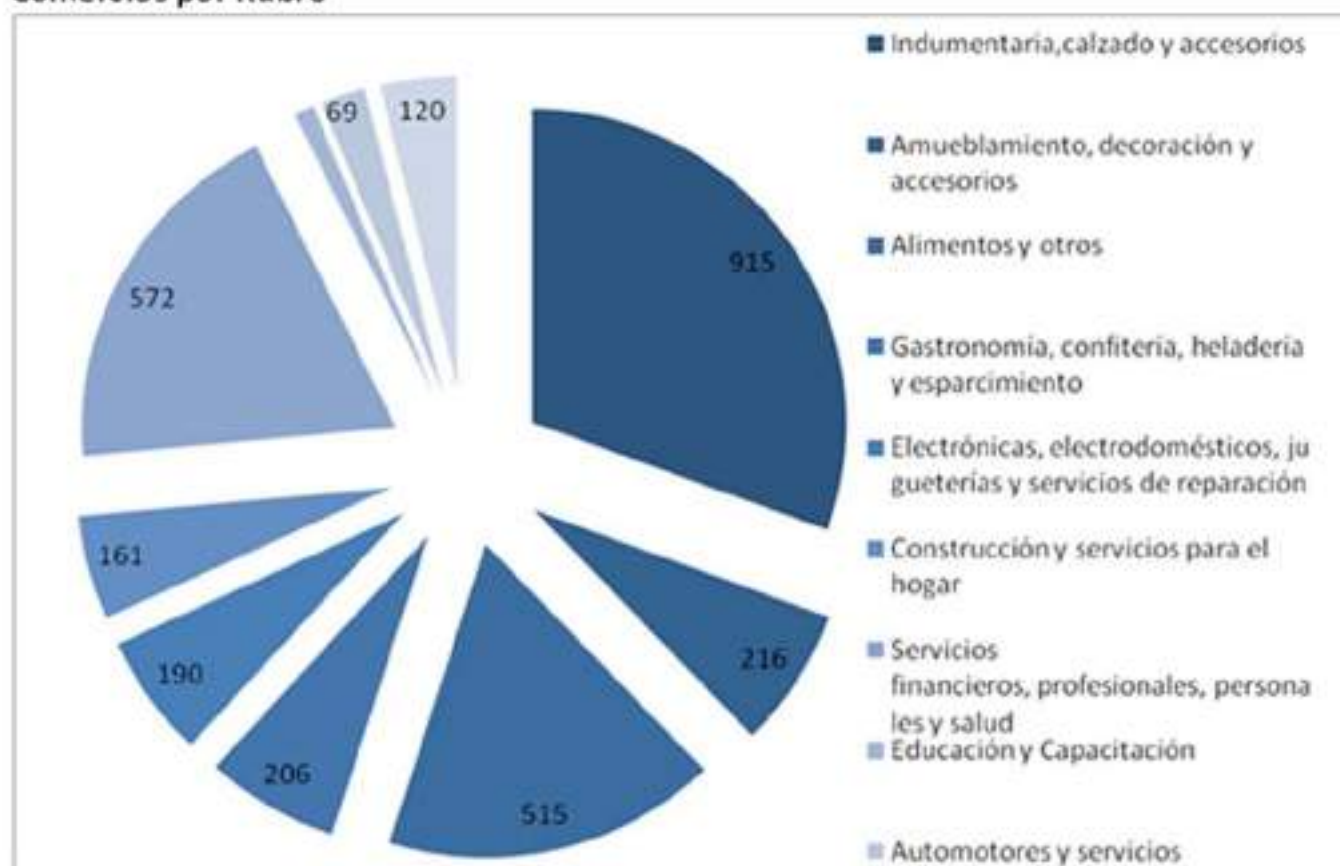


En estos 7 corredores hemos relevado 3.218 locales. A continuación se expone la cantidad de locales por corredor, detallando qué fracción del total representa cada uno de ellos:

Zona	Cantidad de Locales	%
Centro Este	1.023	31,79%
Centro Oeste	581	18,05%
D'elía	248	7,71%
Escalada	203	6,31%
Monte Chingolo	216	6,71%
Valentín Alsina	581	18,05%
San Martín	366	11,37%
TOTAL	3.218	100%

Respecto a los rubros comerciales preponderantes se destacan el de “Prendas de vestir en general” con el 18% seguido por el rubro de “Servicios profesionales” con el 4,7%.

Comercios por Rubro



Ferias.

En Lanús existen diversas ferias barriales. La falta de controles y servicios produce una inestabilidad para el desarrollo de cada uno de los feriantes. Se propone la generación de la infraestructura necesaria para que sigan funcionando y crezcan: luminarias, seguridad, baños químicos y estructura para los locales.

La mejora de las ferias favorecerá la descentralización barrial debido a la posibilidad del vecino de comprar en un comercio cercano. El desarrollo de las ferias generará un impacto positivo en el empleo de Lanús. Mejorará el espacio público para todos los vecinos del barrio.

Fuente: "Ideas para recuperar la Ciudad en las que vivimos, Plan de Gobierno Lanús" – Juntos por Lanús. Nestor Grindetti, Pp. 72-90

El crecimiento económico sostenible descentralizado a través del desarrollo de los centros comerciales en los distintos barrios de Lanús generará mayor desarrollo económico, urbano y social que mejorará la calidad de vida de los vecinos.

PyMES y MicroPyMES.

Este segmento empresarial explica cerca del 40% del Producto Bruto Interno nacional y aproximadamente el 60% de la mano de obra de nuestro país. El dinamismo de este sector, su capacidad de adaptación a los cambios de mercado, su alto potencial para la absorción de mano de obra y su tendencia a generar estabilidad y competitividad ameritan un tratamiento específico de la cuestión a nivel local.

Los agentes productivos locales presentan problemas de competitividad, oferta insuficiente de mano de obra calificada y falta de integración. Para mejorar esta situación se propone lo siguiente:

- Creación y acompañamiento de pequeñas y

medianas empresas dedicadas a la confección de calzado y marroquinería, segmentos que generan grandes cantidades de fuentes laborales genuinas.

- Rondas de negocios locales, nacionales e internacionales.

- Articular acciones con municipios con intereses afines para el aprovechamiento de las externalidades positivas y la mitigación de las negativas.

- Coordinar con la Nación, con la Provincia de Buenos Aires y el resto de las provincias la formulación de convenios interprovinciales que potencien la inserción de los productos lanusenses más allá de las fronteras del distrito.

- Articular acciones conjuntas con el Observatorio Empresarial de la Universidad Nacional de Lanús como soporte técnico y como herramienta de formulación y sistematización de datos para el seguimiento continuo de la actividad empresarial de Lanús.

Árboles de problemas

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de normativa para regular los usos industriales. • Falta de incentivo para desarrollo de polos industriales 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de ordenamiento industrial 	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenamiento de la industria 	<ul style="list-style-type: none"> • Lanús Industrial para actividades No contaminantes • Creación del Parque Industrial para actividades "Con Relevante Efecto"

Fuente: "Ideas para recuperar la Ciudad en las que vivimos. Plan de Gobierno Lanús" – Juntos por Lanús. Nestor Grindetti. Pp. 93

8.5 Espacio público y medio ambiente

Lanús es un municipio totalmente urbanizado y densamente poblado pero con enormes fallencias en cuanto a planificación se refiere, con una trama muy fragmentada con presencia de enormes y problemáticas barreras urbanas.

Cabe destacar que el espacio público en general, en el municipio, presenta evidentes signos de deterioro debido a diferentes causas: deficiencia o falta de mantenimiento, falta de presupuesto, falta de planificación y consolidación, etc.

Todo esto da como resultado un déficit en la calidad del espacio público urbano del partido sumado a que mucho de los espacios abiertos,

que deberían estar destinados al disfrute de los vecinos, son actualmente basurales a cielo abierto, presentan contaminación hídrica, son terrenos inundables o simplemente espacios residuales inseguros y postergados.

Las áreas centrales presentan un estado de mucha mayor calidad ambiental y, por lo general, estos atributos se van degradando a medida que nos alejamos de dichos centros reproduciendo una constante en el territorio: grandes saltos cualitativos entre centro y periferia.

Es necesario contar con un plan de acción integral para poner en valor y mantener los espacios públicos de Lanús.

Árboles de problemas

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none">• Falta de espacios verdes por la gran densidad edilicia del municipio.• deficiencia de arbolado.• Falta de mantenimiento.• Inseguridad• Vandalismo	<ul style="list-style-type: none">• Falta de espacios verdes a distintas escalas.• Deterioro de espacios verdes existentes.• Abandono y desuso de los espacios verdes públicos.	<ul style="list-style-type: none">• Recuperación de suelo urbano para la creación de nuevos espacios verdes.• Puesta en valor de espacios verdes existentes.• Recuperar los espacios verdes públicos.	<ul style="list-style-type: none">• Recuperación de Sectores Ferroviarios y Predios en desuso.• Rediseño y Puesta en Valor del Sistema de Alumbrado Público.• Plan 100 Plazas para Lanús.• Recuperación de la margen del Riachuelo-camino de Sirga.• Parque lineal sobre ex tazas del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en Monte Chingolo.• Plan Disfrutemos Nuestras Plazas.• Plan mantenimiento preventivo.• Recuperación de Grandes Parques.• Puesta en valor del espacio público en los centros comerciales locales.

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Deficiencia de gestión de tratamiento de RSU. • Falta de recolección diferenciada de residuos. • Falla en los controles ambientales. • Proliferación de basurales a cielo abierto • Falta de educación civil. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deficiente gestión de Residuos Sólidos Urbanos. • Basurales a cielo abierto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión integral de residuos sólidos urbanos 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Gestión integral de los RSU. Ordenanza • Creación/Consolidación de cooperativas de trabajo: separación y clasificación de RSU, Comercialización de RSU. • Separación en origen. • Mapa de basurales: Relevamiento y georreferenciación. Diagnóstico. • Sensibilización y Concientización Educación ambiental (escuelas y vecindarios). • Erradicación de basurales a cielo abierto. • Recuperación y Puesta en Valor de lugares contaminados:

8.6. Hábitat y vivienda

Se deben mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida, no por ello destruyendo la convivencia de las diferentes actividades que son características en la ciudad y, por sobre todo, prestando vital atención a la situación actual en las villas y asentamientos del territorio.

Para esto, es necesario el desarrollo de una serie de políticas públicas de corto, mediano y largo plazo para dar respuesta a los sectores más vulnerables de la población; al poner al alcance de estos una mejora sustancial en la calidad de vida, ya sea a través de la mejora de la

habitabilidad, la convivencia con la industria o con políticas habitacionales serias que ataquen las problemáticas existentes de raíz.

Se PROPONEN algunas situaciones a atender:

- Mejora de conjuntos habitacionales degradados: Barrio Monte Aversa, Barrio Guadalupe, Barrio Obrero y Villa Pora.
- Promover la densificación ordenada, para usos residenciales, en los entornos de las estaciones ferroviarias. Densificar nodos.

- Intensificar las acciones de urbanización de villas y asentamientos, para integrarlas a sus entornos barriales.
- Garantizar la seguridad ambiental en los tejidos mixtos residenciales – industriales, promoviendo la permanencia e instalación de actividades no residenciales compatibles.
- Desarrollar políticas que incentiven la permanencia de la población joven en el Municipio

mediante el aprovechamiento de líneas de crédito destinadas a la construcción y adquisición de primeras viviendas.

- En general, vincular las operaciones de mercado inmobiliario sobre tierras estatales (generación de fondos propios) o privadas (recuperación de plusvalías) con las operaciones de vivienda social, a partir de la reinversión de los fondos obtenidos.

Árboles de problemas

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento de salud insuficiente. • Equipamiento educativo insuficiente. • Exclusión social. • Inseguridad • Falta de infraestructura esencial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Parte de la población no accede de forma adecuada a los servicios de salud, educación, asistencia social y seguridad. • Necesidades básicas insatisfechas 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de equipamiento. • Ampliación de redes de infraestructura. 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación del Polo Educativo "Villa Jardín" en la ex FM. • Unidades de inclusión Social-Udls. • Unidades de respuesta inmediata URIS. • Centros de Primera Infancia. • Centros de Respuesta inmediata. • Ampliación de la red cloacal. • Dotación de infraestructura educativa, social, cultural, deportiva y comunitaria. • Recuperación de predios en desuso para equipamiento urbano. • Prolongación de los recorridos de las líneas de transporte público de pasajeros. • Ampliación de la Red Cloacal.

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de oferta habitacional. • Inaccesibilidad al crédito. • Falta de suelo urbano. • Falta de planificación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit habitacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Solucionar el déficit habitacional de forma cualitativa y cuantitativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan para construcción de Viviendas en Tierras Fiscales Vacantes para grupos familiares. • Plan vivienda para trabajadores Sindicalizados en terrenos fiscales. • Plan para vivir mejor destinado a obras de mejora, refacción y ampliación para grupos familiares que no aplican para líneas crediticias. • Convenios con el Banco Ciudad para la implementación del Programa Ciudad Social para adquisición, refacción o construcción de viviendas
Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Exclusión social. • Existencia de terrenos fiscales de desuso. • Vulnerabilidad económica. • Ruptura de la trama urbana. • Falta de planificación 	<ul style="list-style-type: none"> • Existencia de villas y asentamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstrucción de la trama en villas y asentamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura de calles cosiendo la trama urbana existente • Mejoras de pasillos. • Consolidación de calles existentes. • Reubicación de las viviendas afectadas por la urbanización

Causas	Problemas	Objetivos	Proyectos
<ul style="list-style-type: none"> • Asentamientos sobre terrenos fiscales. • Grandes cantidades de vecinos que habitan sobre terrenos no propios 	<ul style="list-style-type: none"> • Población sin dominio del suelo donde habita 	<ul style="list-style-type: none"> • Regularización dominal 	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de la situación de los vecinos. • Regularización dominal y titularidad de los terrenos. • Regularización dominal y titularidad de los terrenos

8.7. Participación ciudadana y gobierno abierto

Lanús tiene como objetivo la concreción de un Municipio Inteligente, basado en la gestión por resultados y orientado a brindar servicios de calidad con la utilización de recursos tecnológicos, con capacidad para adaptarse al cambio y con políticas de Transparencia y Rendición de Cuentas a través de mecanismos de fácil acceso a la información ciudadana, participación directa e indirecta y oferta periódica de información de gestión constituyen ejes fundamentales de la modernización del Municipio.

Descentralización Municipal. Actualmente se realizan alrededor de 70 trámites en el Municipio de Lanús y sólo 7 pueden hacerse on-line. Los trámites que más se realizan son: licencias de conducir, habilitaciones de comercios y soli-

cidad de poda de árboles.

A diferencia de muchos de los municipios de la Provincia, Lanús no se encuentra dividido en delegaciones y concentra la totalidad de la atención al público para más de medio millón de vecinos en la sede de la Municipalidad, obligándolos a trasladarse para realizar cualquier trámite. Mientras tanto, por dar un ejemplo cercano, Lomas de Zamora cuenta con 22 delegaciones municipales.

Hoy se cuenta con un número telefónico gratuito (0800-333-5268) que atiende todos los días del año para efectuar pedidos y/o reclamos. Para lograr una gestión más ágil, directa y eficiente, el Municipio se propone acercar la ad-

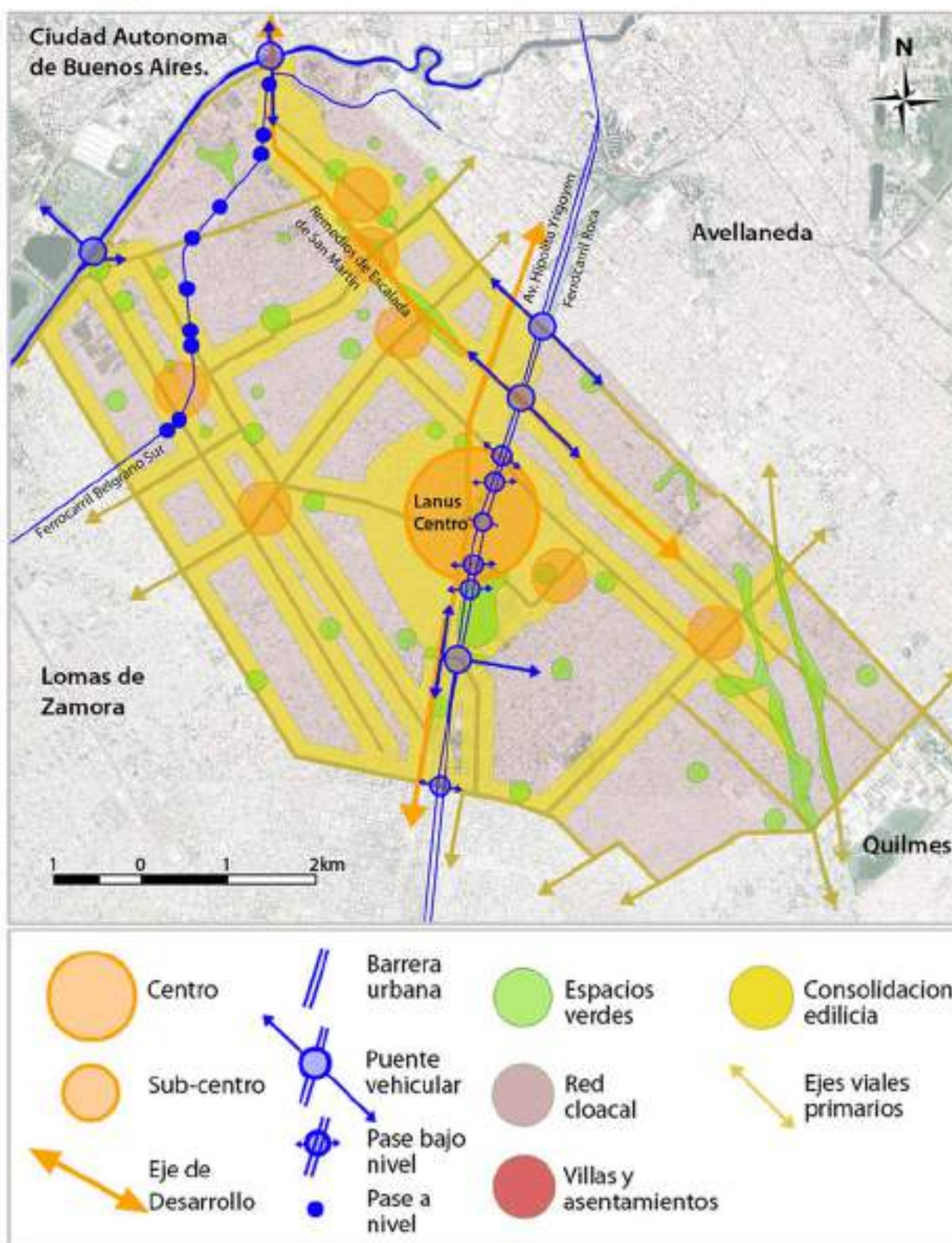
ministración a los vecinos implementando 10 Centros de Gestión Municipal.

El Municipio prevé la descentralización se realizará por etapas y de manera paulatina hasta llegar a cumplir el objetivo de descentralizar los siguientes trámites:

- Pago de impuestos y servicios.
- Reclamos por entrada de expedientes.
- Consultas y reclamos por servicios y obras públicas.
- Declaraciones juradas y sumariales para pensiones.
- Solicitud de poda.
- Sistema BAPRO.
- Consultas, inscripción y reclamos sobre planes naciones (Plan Fines, Progresar, Argentina trabaja, etc.)
- Asesoramiento sobre pensiones y programas sociales.
- Transparencia y Rendición de Cuentas.

Desde el Municipio se promoverá la sanción de una Ordenanza de acceso a la información que facilitará la publicación de los resultados de gestión, y se creará una plataforma para controlar en tiempo real el estado de los expedientes administrativos, ya sea trámites particulares u otros de mayor envergadura como es el contrato de la basura. Se utilizará la página web del municipio para realizar dichas publicaciones.

Mapa de Situación Deseada



10.

Lineamientos Estratégicos

Las áreas de acción desarrolladas anteriormente agrupan las problemáticas del municipio buscando dar respuesta con una serie de proyectos acordes a cada temática. Sin embargo, cada área tiene un impacto profundo en las demás y por lo tanto no pueden tomarse de forma separada. Por esto es necesario englobarlos para que tengan un desarrollo óptimo y holístico en el área a intervenir.

Se determinan tres ejes estratégicos que contemplan la interacción de los distintos proyectos a partir de diversas escalas de acción y alcance sobre las distintas necesidades del municipio y su población. Los ejes son los siguientes:

- **Planeamiento:** Comprende las obras de mayor escala y ordenamiento territorial del municipio mediante cambios de normativa y recuperación de grandes áreas del municipio, ya sea para generar nuevos usos o simplemente priorizar áreas de preservación de gran valor patrimonial.

- **Obras Estratégicas Transformadoras:** Comprenden las acciones sobre la infraestructura vial del municipio y los espacios contemplados para todo tipo de movilidad, priorizando al peatón en áreas donde su desarrollo lo requiera. En conjunto a estas acciones se desarrollará equipamiento de salud, educativo y social que sirva para complementar el existente en el municipio y lograr así la proximidad con el vecino de la Lanús.

- **Urbanismo Social:** Los espacios públicos como parques y plazas son el corazón de la vida pública de las grandes ciudades, en especial para aquellos grupos que únicamente cuentan con este espacio para su esparcimiento. El último eje apunta a recuperar estos espacios y crear nuevos, principalmente es zonas deficitarias. Mejorando, a su vez, las situaciones de hábitat de los sectores mas desprotegidos de la sociedad, buscando mejorar la calidad de vida de estos sectores mediante las mejoras en los espacios que habitan y donde se desarrollan.

		LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS		
		PLANEAMIENTO	OBRAS ESTRATÉGICAS TRANSFORMADORAS	URBANISMO SOCIAL
ESTRUCTURA Y CENTRALIDAD				
Recuperación y reordenamiento del Área Céntrica de Lanús				
Actualización y Reforma de la Normativa Urbana.				
Unidades Territoriales.				
Refuncionalización del entorno a la Estación Lanús – Lado Este.				
TRANSPORTE Y MOVILIDAD				
Minimización del efecto del FFCC como "Barrera Urbana".				
Puente Lanús Oeste – C.A.B.A.				
Bajo Niveles y "Sapitos".				
Estacionamiento Disuasorio bajo la Estación Lanús.				
Terminal de Omnibus.				
Red de Tránsito Pesado, Ordenanza				
Rediseño y Puesta en Valor del Sistema de Alumbrado Público.				
Recuperación de la Infraestructura Vial y Aceras.				
Implementación de Pares Viales Circulatorios Este – Oeste.				
Jerarquización Vial.				
Nuevas Aéreas "Prioridad Peatón".				
Apertura de nuevos pasos a nivel sobre – Ramal del FFCC Belgrano.				
Equipamiento Urbano para Movilidad y Señalética.				
Semaforización.	Ampliación de la red de calles y avenidas con semáforos.			
	Semaforización inteligente de las			
Rampas Accesibles.				
HABITAT Y VIVIENDA				
Plan para construcción de Viviendas en Tierras Fiscales Vacantes para grupos familiares.				
Plan de vivienda para Trabajadores Sindicalizados en terrenos fiscales.				
Plan Para Vivir Mejor destinado a obras de mejora, refacción y ampliación para grupos familiares que no aplican para líneas crediticias.				

Convenios con el Banco Ciudad para la implementación del Programa Ciudad Social para adquisición, refacción o construcción de viviendas.			
Renovación y desarrollo Monte Chingolo			
Urbanización de villas y asentamientos			
Regularización dominial			
Ampliación de la Red Cloacal			
Creación del Polo Educativo "Villa Jardín" en la ex FM			
Unidades de Inclusión Social – UdIS.			
Unidades de Respuesta Inmediata - URIS.			
Centros de Primera Infancia			
Centros de Respuesta Inmediata			
ESPACIO PUBLICO			
Recuperación de Sectores Ferroviarios y Predios en desuso.			
Puesta en Valor del espacio público en los centros comerciales locales.			
Plan Disfrutemos Nuestras Plazas.			
Plan 100 Plazas para Lanús.			
Plan Parques y Plazas Solidarios.			
Recuperación de la Margen del Riachuelo.			
Parque lineal sobre la ex traza del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires en Monte Chingolo.			
Plan de Gestión Integral de los RSU. Ordenanza			
Eradicación de basurales a cielo abierto.			
PRODUCCION Y EMPLEO			
Lanús Industrial para actividades NO contaminantes.			
Creación del Parque Industrial para actividades "Con Relevante Efecto".			
PATRIMONIO URBANO			
Protección y catalogación de bienes preservados y áreas de protección patrimonial. Ordenanza.			
Identificación y delimitación de inmuebles y áreas propias con valores urbanísticos y ambientales para su rehabilitación.			
Recuperación Cine Teatro Amado Nervo			

10.1. Planeamiento

Se entiende como Planeamiento a un instrumento de gestión del territorio para el acondicionamiento progresivo del recurso físico a las necesidades de sus habitantes. Su objetivo es lograr un desarrollo ordenado para una mejor calidad de vida de la población, aportando razonabilidad al equilibrio de los usos, de manera de asegurarle armonía al crecimiento.

El planeamiento en el Municipio de Lanús será la herramienta para la expansión de la comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales. Este plan incluye las propuestas para la ejecución de un Plan de Desarrollo Urbano, el cual permitirá gestionar de manera planificada, ordenada, sostenible y con una visión hacia el futuro Lanús que se propone.

10.1.1. Planeamiento Estratégico

El planeamiento estratégico aporta la visión sobre el futuro del Municipio permitiendo direccionar la movilización de voluntades, la convergencia de intereses, y la obtención de recursos para su desarrollo y aplicación. Se trata de una visión a mediano plazo que debe ser construida con un amplio consenso y con la elaboración de escenarios que incluyan la evolución de las conductas comunitarias y sociales acorde con el cambio propuesto. Esta direccionalidad apunta a lograr un verdadero equilibrio territorial para Lanús, de manera de mejorar las condiciones del hábitat, infraestructura, servicios, vivienda, educación y salud.

Para esto se desarrollarán diferentes propuestas buscando el equilibrio urbano territorial, potenciando los centros comunitarios que promueven la identidad barrial, recuperando el es-

pacio público para lograr que los vecinos se apropien de él, estimulando su sentido de pertenencia al mismo; y planificando un conjunto de medidas para el tránsito y el transporte que permitan mejorar la vida de los habitantes de Lanús.

10.1.1.1. RECUPERACIÓN Y REORDENAMIENTO DEL ÁREA CENTRAL

Caracterización del problema:

El área céntrica de Lanús refleja un espacio público que se encuentra invadido en forma permanente por el acopio de mercaderías sobre las aceras. Este hecho se repite a lo largo y ancho del municipio.

- Las aceras carecen de mantenimiento, tanto las que poseen solado como las que lo combinan con césped.
- Las calzadas, en general de carpeta de hormigón, presentan roturas de todo tipo y tamaño en todas las cuadras.
- El espacio aéreo está invadido por una descontrolada publicidad que sobrevuela las calzadas, sin ningún orden ni control.
- El estacionamiento de vehículos en ambas aceras dificulta la circulación del tránsito, el que sólo puede circular por un único carril. Esto se debe a la carencia de estacionamientos para dar respuesta a quienes usan el automóvil para llegar hasta la estación y de ahí continuar el viaje en tren.
- Es habitual la invasión aérea de edificaciones sobre la línea de frente.

En este contexto de abandono, se proyecta la refuncionalización del espacio público para adecuarlo espacialmente a las necesidades de los vecinos.

Solución propuesta:

Se proyecta la construcción de una playa de estacionamiento disuasorio bajo Yrigoyen. Esta obra será trascendental para el ordenamiento

del área central ya que aportará fluidez al tránsito vehicular, seguridad a los usuarios y facilitará el acceso ferroviario para todos los vecinos que viven alejados del centro.

El ordenamiento vehicular se complementa con la construcción de una terminal de ómnibus de media y larga distancia, desterrando a los micros estacionados en doble fila sobre la Avda. Yrigoyen. Se proponen también áreas de "prioridad peatón" en zonas comerciales de Lanús Este, Lanús Oeste y Escalada para que el vecino lo transite de manera más segura.

El equipamiento urbano, paradas de espera de servicios públicos, es escaso, insuficiente y se encuentra en franco deterioro. Por ello, se propone la renovación total del equipamiento urbano para que los vecinos tengan el servicio acorde a sus necesidades mientras que el sistema conectivo entre el Este y el Oeste se refuerza con dos nuevos pasos bajo nivel y la transformación y mejora de los existentes para fluidificar la interrelación.

10.1.1.2. MINIMIZACIÓN DEL EFECTO DEL FERROCARRIL COMO "BARRERA URBANA"

Caracterización del problema:

El ferrocarril en el Municipio se inserta como un elemento más de lo urbano, un espacio extenso y complejo que forma parte del ambiente. Está claro que el sistema ferroviario puede llegar a ser un macro-elemento de difícil integración, pero una cosa es su intrínseca dificultad y otra cosa muy distinta es afirmar que el ferrocarril impacta negativamente, "per se" en el paisaje y la vida urbana. El efecto "barrera urbana" se hace evidente por los cierres inadecuados y mal mantenidos, la suciedad, la acumulación de materiales, los humos, los ruidos y las vibraciones.

Solución propuesta:

Se busca resolver la inserción del ferrocarril como un "borde urbano", y apuntar a lograr que pase de ser un rotundo límite o molesta barrera más o menos franqueable, a una "sutura", es decir, se propone convertirlo en un fuelle conector; una línea a lo largo de la cual se relacionen los espacios existentes a un lado y al otro, acercando el Este al Oeste y viceversa.

Para lograr esto se proyecta ejecutar pasos bajo nivel y "sapitos" que, junto con la apertura de pasos peatonales seguros y de fácil acceso, permitirán franquear el paso de un lado a otro de las vías.

Acción: se licitaron rampas mecánicas para la estación Lanús de tren, conexión este-oeste.

Acción: puesta en valor de los pasos bajo nivel, a) Moisés Levensohn, en calle Castrobarros b) Uriarte y c) Juan Manuel de Rosas.

Acción: proyecto recuperación Puente Carretero y conexión bicisenda en dos circuitos de 5 km cada uno, uniendo puntos a ambos lados de la vía del ferrocarril, la barrera del FC pasa a ser la espina dorsal de los circuitos (ref Highline Park, NY).

10.1.1.3. RECUPERACIÓN DE SECTORES FERROVIARIOS Y PREDIOS EN DESUSO

Caracterización del problema:

Los terrenos ferroviarios en desuso conforman actualmente una perturbación de la trama urbana y en general, presentan un avanzado estado de abandono: grandes extensiones de vías sin actividad, decenas de galpones abandonados y desmantelados.

En igual sentido, hay grandes establecimientos industriales, que por distintos motivos, hoy

están inactivos, con procesos judiciales de largadata, que conforman otro tipo de distorsión urbana en nuestros barrios.

Solución propuesta:

Este ítem tiene un claro objetivo: la apertura a la vida urbana de fragmentos del Municipio congelados por su inactividad. De esa manera, se propone hacer "ciudad" y simultáneamente obtener nuevos predios para incluirlos en el desarrollo urbano de Lanús. Esto posibilitará otras maneras de generar vida urbana, con morfologías diversas e innovadoras en su trazado; manteniendo las necesarias condiciones de accesibilidad y favoreciendo la integración al tejido circundante.

A su vez, el Municipio impulsará acuerdos con la Nación y la Provincia y adecuaciones a las normativas para resolver las cuestiones burocráticas y, lograr mediante proyectos urbanísticos, contemplar la realización de viviendas, espacios verdes y equipamiento comunitario demostrando que el espacio ocioso puede transformarse en una nueva realidad para los vecinos.

En este contexto, se impulsará la construcción de vivienda social en los predios de Monte Chingolo para que el abandono actual, dé lugar a soluciones habitacionales para todo el arco social y la creación del Polo Educativo de Villa Jardín, en el predio abandonado de Fabricaciones Militares (donde actualmente se desarrolla un Plan de Viviendas de Nación), que facilitará el acceso a la educación, en todos los niveles, a los sectores más postergados.

Acción: el día 5/8/16 el HCD aprobó la Ordenanza en donde se cede el Terreno al Municipio. Proyecto en marcha. También aprobó el Convenio con el Ministerio de Educación de la Nación para la construcción del Polo Educativo con la presencia del Ministro de Educación.

Acción: construcción del Puente Osorio sobre Riachuelo.

Acción: se lanzó el puente Osorio y por ende los pasos a nivel en Belgrano Sur: calles 25 de mayo; Marco Avellaneda; José Rucci y Juan Farrell.

10.1.1.4. OBRAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS VECINOS.

El Planeamiento Estratégico es una herramienta fundamental para cambiar la calidad de vida de la gente. En ese sentido, no sólo se concentran los esfuerzos destinados a macro proyectos, sino que también se apunta a las intervenciones urbanas de escala pequeña que permitan mejorar la calidad de vida, la percepción del espacio público y la mejora de los problemas cotidianos.

Acción: "Plan Lanús Habitat". El proyecto consiste en la puesta en valor del espacio público de diferentes asentamientos del distrito, como el barrio La Fe Anexo, Los Ceibos, ACUBA, El Pueblito y San Francisco de Asís. El plan de urbanización incluye calzadas y aceras, iluminación con luminarias LEDS y el tendido de nuevas redes de distribución eléctrica. Regularización dominial.

Acción: Ordenanza de regularización dominial del Barrio Rivadavia en el HCD.

Acción: Entrega de 70 escrituras de Regularización Dominial y la Entrega de 117 Adjudicaciones con Tarjetas de Pago del barrio SIAM.

10.1.2. Reforma de la normativa urbana

Lanús es un partido con vocación de crecimiento y producción de oportunidades y riquezas de manera inclusiva, para ello, una de las herramientas a su alcance es el uso de la normativa

urbana para poder, así, maximizar la potencialidad de la trama.

La normativa es un instrumento que permite planificar no solo la imagen urbana a construir, también orientar las diferentes acciones sobre el territorio, las inversiones, actividades y definir la ubicación de los actores urbanos, tanto públicos como privados, en el marco de una estrategia global defendiendo la coherencia, el orden y el estado de derecho en un contexto democrático donde las Instituciones pertinentes ejercerán el control de las diferentes acciones.

Para lograr dicho objetivo se procede al planteo de serie de reformas del plexo normativo en pos del desarrollo sustentable que se promueve para el Municipio de Lanús, especialmente referidas a los usos en un marco de desarrollo sustentable.

La reforma de la Normativa de Planeamiento del año 2011 creó el Sistema de Corredores Jerarquizados sobre las vías principales del municipio, otorgando mayores alturas para el desarrollo de las nuevas construcciones pero no se han verificado, a la fecha, la realización de inversiones en una magnitud tal que respalden estos cambios. También en este marco se crearon zonas de amortiguación contiguas a los corredores jerarquizados a fin de lograr la paulatina transición de alturas hacia el interior de los barrios configurando así áreas de impacto controlado y una imagen urbana sin cambios abruptos.

La creación de los Nodos de Desarrollo Prioritarios (NDP) se proyecta como una respuesta a estos cambios mediante el aliento a las inversiones en los tramos previstos. La estructura "PAVÓN CÉNTRICA" de Lanús ha sido uno de los factores principales que han pospuesto el

desarrollo uniforme del partido generando una estructura muy fuerte de 'centro-periferia' y es por ello que se propone la generación de una serie de *Nodos de Desarrollo Prioritarios* para estimular el crecimiento homogéneo de los sectores Oeste y Este generando así nuevas centralidades a lo largo y a lo ancho del territorio a intervenir dotando de nuevas oportunidades de acceso a la centralidad a ciudadanos hasta ahora dejados de lado facilitando así, el consumo de bienes y servicios de manera más equitativa e igualitaria.

Será prioridad del Municipio la puesta en valor y el equipamiento urbano adecuado a los NDP para que los mismos sean epicentros del desarrollo territorial.

La propuesta de reforma alcanza también a derogar los "premios en altura por retiro de L.M.", toda vez que los mismos no constituyen un incremento de la calidad urbana, generando espacios residuales en las plantas bajas y escalonamientos en altura que tampoco inciden en mejorar las cualidades urbanas.

10.1.2.1. LANÚS INDUSTRIAL PARA ACTIVIDADES NO CONTAMINANTES.

Las actividades industriales han mutado, en la actualidad, hacia procesos controlados en consonancia con los cuidados del medio ambiente. Asimismo, está demostrado que son las Pymes las que actúan como herramienta de empleo sustentable y, es por ello, que se alienta la radicación de estas empresas en todo el Municipio. Varias son las razones que permiten demostrar la justicia y necesidad de la modificación propuesta:

- No hay teoría que justifique que las restricciones, en relación al destino productivo del suelo urbano, sean beneficiosas.

- La importancia de la Industria en relación al impacto económico que representa, hace indiscutible la factibilidad de eliminar restricciones irracionales, al mismo tiempo que evidencia la necesidad de generar condiciones para el desarrollo del empleo genuino y riqueza.
- Las normas vigentes tienen ya varias décadas. Actualmente el avance tecnológico permite controlar la enorme mayoría de los procesos y tratar adecuadamente los efluentes y residuos.
- Permitir una actividad en un barrio y prohibirla en otro por el supuesto impacto ambiental que produce, implica reconocer ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda categoría, ya que se estaría aceptando la contaminación que la actividad conllevaría en algunos barrios y no en otros.
- Muchas de las actividades que se desarrollan en el Municipio deben cumplir con normas nacionales e internacionales de calidad, por ejemplo, la producción de medicamentos o de cosméticos y productos alimenticios deben cumplir con requisitos del Ministerio de Salud de la Nación o del SENASA.
- Es imprescindible la comunidad recupere el sentido de una cultura de producción y trabajo, dando el paso trascendental que va de los discursos a los hechos.

10.1.2.2. CREACIÓN DEL PARQUE INDUSTRIAL DE LANÚS PARA INDUSTRIAS "CON RELEVANTE EFECTO".

Se propone, desde el Municipio, la creación del "Parque Industrial de Lanús" para la radicación de industrias "con relevante efecto" porque constituirá el espacio ideal para mejorar las condiciones de trabajo y productividad, así como también para optimizar los controles ambientales, laborales y fiscales.

Las empresas ubicadas en el Parque contarán con sistemas de servicios compartidos que permitirán bajar los costos de desplazamiento e

infraestructura, brindar un ambiente más propicio para los trabajadores y bajar costos reales de producción donde el mayor interés de la gestión es el desarrollo industrial de Lanús, en el marco de un estricto control de la calidad ambiental de los procesos. Las prioridades para el desarrollo del proyecto serán:

- Ubicación estratégica.
- Excelentes vías de acceso.
- Posibilidad de desarrollo de instalaciones adaptadas a la actividad productiva.
- Posibilidad de expansión de su negocio a futuro.
- Seguridad.
- Beneficios tributarios.
- Unidad cerrada.
- Vigilancia con sala de monitoreo.
- Sistema de circuito cerrado de TV para la vigilancia.
- Redes de aguas cloacales y pluviales.
- Planta de tratamiento de aguas residuales.
- Red independiente de agua para incendios.
- Vía de acceso internas.
- Áreas de equipamiento comercial.
- Equipamiento deportivo.
- Salones de usos múltiples.

10.1.2.3. ACTUALIZACIÓN Y REFORMA DE LA NORMATIVA URBANA.

Caracterización del problema:

Para su desarrollo urbano, Lanús posee un conjunto de normas que conforman un Código de Planeamiento Urbano. El objetivo del mismo es controlar, ordenar y regular, desde el Municipio, el crecimiento y expansión, conjugados con el bienestar general por encima de los intereses particulares. Sin embargo ninguna de estas premisas se logra. La normativa urbana se presenta confusa, mezclando aspectos constructivos con normas de planeamiento urbano. Carece de conceptos morfológicos para la planificación, quedando la misma reducida a un conjunto de zonas y sub-zonas que escapan a

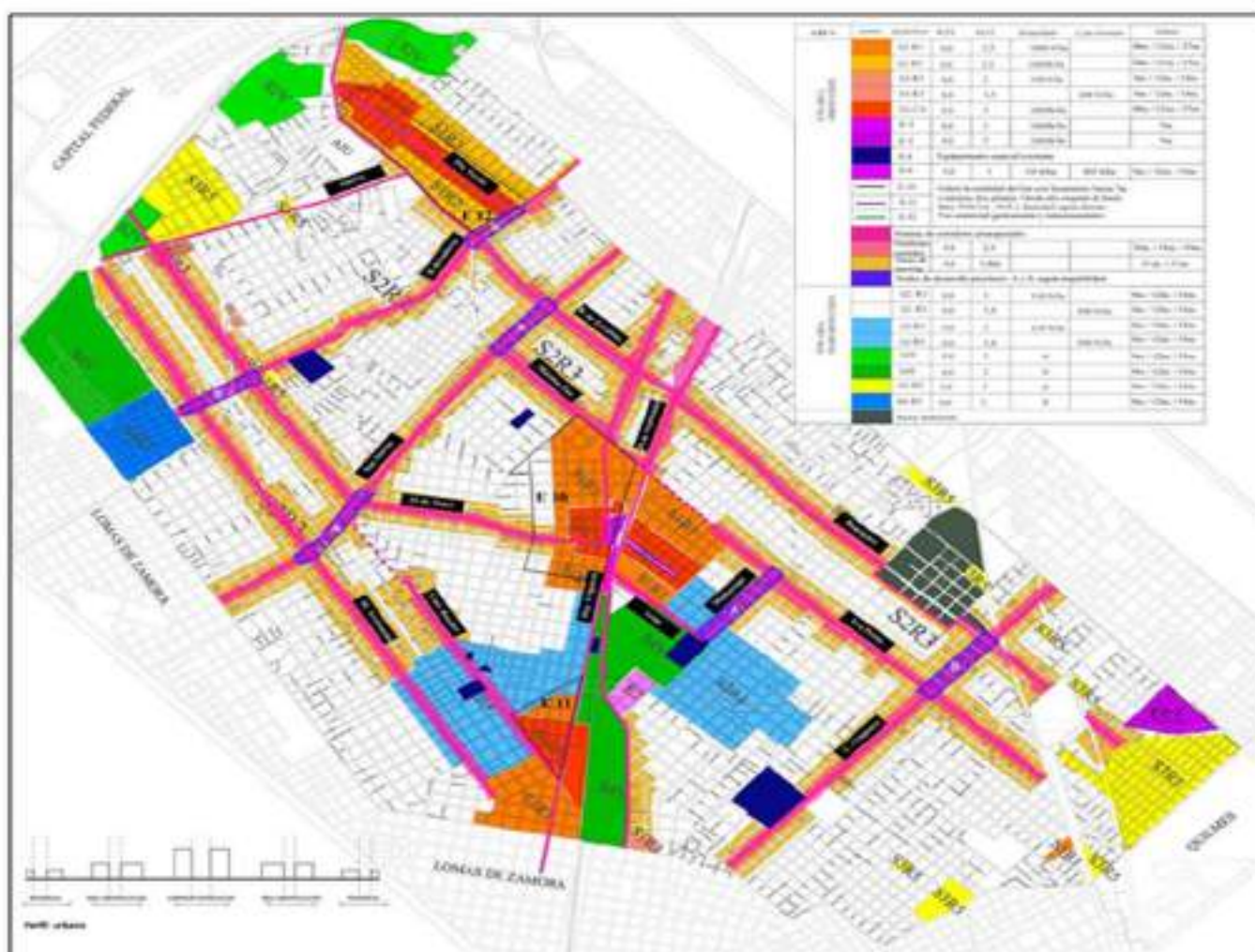
las necesidades de desarrollo sustentable del Municipio.

Acción: Ordenanza Nodos desarrollo prioritario en el HCD.

Acción: Ordenanza ya vigente sobre escaleras y rampas ajustándose a nivel código a normativa inclusiva y segura s/ estándares internacionales (básicamente inspirada en Caba y Vte. López).
Acción: Ordenanza de reservorios y ralentizadores de agua de lluvia en el HCD.

Solución propuesta:
Es imperioso dotar a Lanús de una herramienta

de gestión ágil, clara, sencilla y adecuada para los conceptos de planeamiento morfológico, con interacción de usos que potencien el desarrollo y en un marco de crecimiento armónico. La normativa constructiva debe entenderse como una herramienta con posibilidad de cambio para que acompañe los permanentes avances tecnológicos que la construcción presenta. El Municipio prevé Incorporar criterios de eficiencia energética y constructiva, así como también conceptos aplicados al uso racional del agua. De esta manera hacer una actualización sustentable de la normativa, que sea el motor de la renovación arquitectónica y urbana que Lanús necesita.



Mapa: Propuesta de Nueva Normativa – Plan de Desarrollo Urbano.

Fuente: Municipalidad de Lanús, 2016.

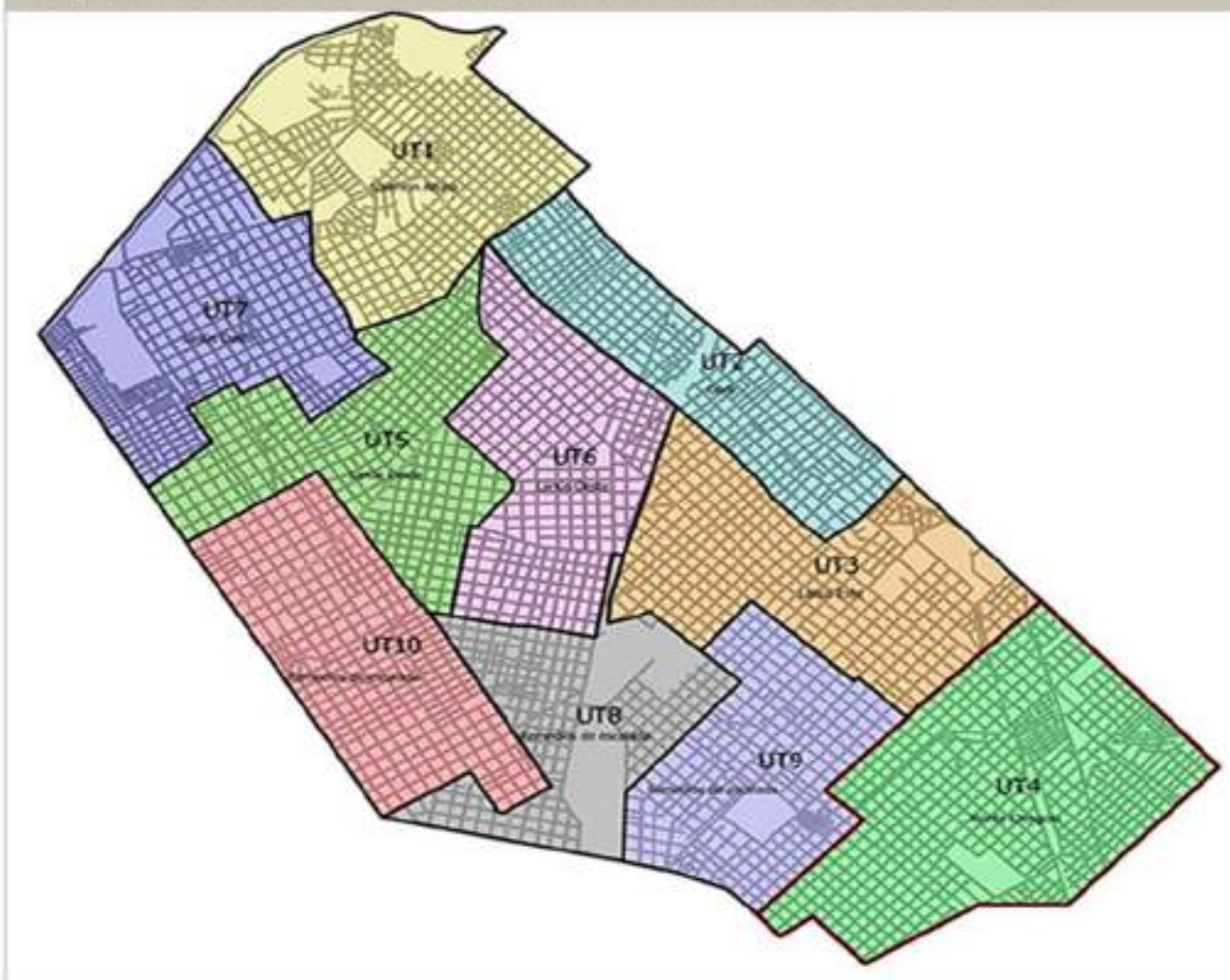
10.1.2.4. CREACIÓN DE UNIDADES TERRITORIALES.

El Municipio de Lanús proyecta la creación y conformación de las Unidades Territoriales (UT) tiene por objeto establecer zonas de similares dimensiones y características urbanas que contengan a los distintos barrios para facilitar y agilizar las dinámicas administrativas y poder llevar a cabo adelante obras de reparación y mantenimiento del espacio público que resulten de escala barrial, como bacheo, pintura de cordones amarillos, podas de árboles, restitución de recipientes para residuos, coloca-

ción de rejas frente a escuelas, etc

Para ello se delimitó el territorio de Lanús en 10 Unidades Territoriales (UT) que contienen a la totalidad de los barrios que existen en el municipio, respetando sus límites y agrupados según su pertenencia a cada una de las cinco localidades. De esta forma conforman zonas que agrupan de 3 a 5 barrios de cada localidad para mantener el sentido de pertenencia de los vecinos y la localidad en la que viven.

Propuesta de nuevas unidades Territoriales-Plan de Desarrollo Urbano



Fuente: Municipalidad de Lanús, 2016

10.1.3. Protección patrimonial

La Protección Patrimonial, basada en un catálogo o inventario, es un instrumento técnico-administrativo fundamental para establecer una política de preservación, recuperación y gestión del patrimonio. Constituye una herramienta adecuada de diagnóstico y determinación del valor patrimonial de las construcciones y ámbitos del Municipio, así como también para la elaboración de propuestas concretas de protección, intervención y desarrollo. Aporta un conocimiento calificado y específico del área de estudio, en particular en lo referente a aspectos arquitectónico-urbanísticos y paisajísticos.

Acción: Ordenanza Protección Patrimonial en el HCD.

Nota: Se encuentra elaborado el Proyecto de Ordenanza de Protección Patrimonial para el Municipio de Lanús.

10.1.3.1. PROTECCIÓN Y CATALOGACIÓN DE BIENES PRESERVADOS Y ÁREAS DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL.

Caracterización del problema:

El patrimonio urbano y arquitectónico constituye una manifestación de la memoria colectiva. Testimonia la producción cultural heredada. Si bien remite al pasado, contribuye en el presente a conformar identidad en los ciudadanos y a desarrollar sentido de pertenencia en una comunidad que comparte un espacio histórico y simbólico.

Solución propuesta:

Se trata de identificar, delimitar, proteger, preservar, catalogar, conservar, rehabilitar y poner

en valor bienes y áreas del Municipio que ameriten su cuidado. Se establecen dos nuevas figuras para la protección patrimonial:

- Bien Preservado: es aquel inmueble y lugar cuyos valores intrínsecos les confieran relevancia como componentes del patrimonio cultural del Municipio.

- Áreas de Protección Patrimonial (APP): son aquellas áreas o situaciones urbanas que por sus cualidades intrínsecas, sus valores ambientales, históricos y/o funcionales, definen un paisaje urbano particular susceptible de ser mantenido y potenciado mediante acciones de intervención que no alteren su calidad.

Se establecen criterios de preservación y categorías que aporten gradualismo en la protección de los bienes, para resguardar los intereses de todas las partes.

Se propone la creación del CATÁLOGO DE BIENES CULTURALES Y ÁREAS DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL DEL MUNICIPIO DE LANÚS. En forma pública y con acceso libre de los vecinos, se catalogan bienes preservados y Áreas de Protección Patrimonial, las cuales se habrán de identificar, estudiar e incluir por medio de ordenanzas.

El inventario patrimonial es de vital utilidad para cumplir múltiples objetivos, como por ejemplo, la adjudicación de grados de intervención para la protección patrimonial de bienes y para establecer una política de preservación, recuperación y gestión del patrimonio. Los criterios de valoración contemplan:

- La pertenencia a tipologías predominantes que asociadas a otras características son generadoras de rasgos definitorios en la imagen de la zona.

- La calidad constructiva y arquitectónica y su representatividad en relación con el desarrollo de la cultura arquitectónica, local y nacional.
- La calidad o el interés del lenguaje arquitectónico en el tratamiento de fachada y la presencia de elementos significativos.
- La asociación a manifestaciones socioculturales.

10.1.3.2. IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE INMUEBLES Y ÁREAS PROPIAS, CON VALORES URBANÍSTICOS Y AMBIENTALES PARA REHABILITACIÓN.

El Municipio de Lanús cuenta con una importante huella arquitectónica que testimonia su historia y desarrollo. Rescatarla, valorarla y conservarla forma parte de las acciones de gobierno destinadas a proteger el acervo identitario del Municipio.

Dentro del CATÁLOGO DE BIENES CULTURALES Y LUGARES DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL DEL MUNICIPIO DE LANÚS se propone la protección, la rehabilitación y la puesta en valor a aquellos bienes que son orgullo de todos los vecinos.

10.2. Obras estratégicas transformadoras

10.2.1. Obras estratégicas

Abarcan: obras de infraestructura escolar, para sentar las bases de una vida mejor, igualando oportunidades y proveyendo de herramientas para el desarrollo laboral; obras de mejoramiento del hábitat, infraestructura de servicios especialmente sociales y de salud, puente de conexión con la CABA, terminal de ómnibus de

larga distancia, pasos bajo y sobre nivel ferroviarios, viales y de transporte para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Lanús.

10.2.1.1. POLO EDUCATIVO "VILLA JARDÍN".

Caracterización del problema:

La ex planta de Fabricaciones Militares ubicada en la ribera, contigua a "Villa Jardín" tiene una superficie de 16 hectáreas. En ese predio, la Nación ha lanzado un plan de viviendas, el cual se halla en su primera etapa. Si bien el Municipio apoya la continuación de dicho plan de mejora del hábitat, también se considera necesario planificar la infraestructura escolar que los vecinos necesitan.

Solución propuesta:

Se proyecta la creación de un Polo Educativo en la ex planta de Fabricaciones Militares, que abarque todos los niveles, en forma conjunta entre la Nación, la Provincia y el Municipio. La oferta educativa proyectada abarcará los siguientes niveles educativos:

- Escuela Infantil - Para niños de 45 días a 3 años
- Nivel Inicial
- Nivel Medio (en sus distintas modalidades)
- Nivel Terciario
- Auditorio
- Equipamiento Deportivo
- Equipamiento Urbano: Áreas parqueadas integradas al barrio y estacionamientos.

El polo educativo "Villa Jardín" se encuentra en proceso de elaboración de proyecto ejecutivo con una fecha estimada de inicio para el último trimestre del 2016.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.2.1.2. PUENTE LANÚS OESTE-AU. CAMPORA

Caracterización del problema:

Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda están conectados con la ciudad de Buenos Aires a través de ocho puentes: el de la Autopista Buenos Aires-La Plata, el Nicolás Avellaneda, el Pueyrredón, el Nuevo Pueyrredón, el Bosch, el Victorino de la Plaza, el Alsina y el de La Noria. Según los especialistas, se necesitan al menos cuatro nuevos puentes sobre el Riachuelo, siendo Lanús y Lomas de Zamora, los distritos más complicados.

Según cifras oficiales, por día ingresan a la Capital cerca de 1,2 millones de autos y cerca de un cuarto lo hace de la zona sur. De los cruces antes mencionados, el que mayor tránsito registra es el de la autopista, donde según el OCCOVI cruzan cerca de 190 mil autos diariamente. De todos modos, la mayoría lo hace de otros distritos y no de los linderos al Riachuelo. Luego, se ubica el Puente La Noria con 80 mil

autos por día, el Nuevo Pueyrredón con 70 mil y el Alsina con cerca de 60 mil. El resto oscila entre los 25 y 35 mil coches que por jornada transitan entre la Ciudad y el sur del Conurbano.

Por las demoras y las complicaciones a la hora de cruzar, queda claro que los ocho cruces no dan respuesta a las necesidades de los usuarios. La peor parte se la llevan los vecinos de Lanús: a lo largo de todo su territorio sólo existe un cruce, el puente Alsina, convirtiéndose de esta forma en el municipio contiguo que se encuentra más aislado de la Ciudad de Buenos Aires.

Es hora de cambiar la mentalidad tanto de los funcionarios como de los habitantes de la zona y entender al Riachuelo como un río interior y no ya como un límite.

En este marco, acercar a los vecinos de Lanús hacia destinos como la nueva Terminal de Óm-

mnibus Sur, el Subterráneo "E", el Metrobús del Sur, el Pre-metro y el Centro de Transferencias de Cargas Sur que están a sólo cinco minutos de su distrito es la materialización de una solución largamente postergada.

Solución propuesta:

El vínculo de Lanús con la zona de Flores, a la altura de la actual Avenida Héctor Cámpora, es un vínculo antiguo que se remonta al Siglo XVIII. Aunque es difícil ubicar el lugar exacto del antiguo paso del río, en razón de los cambios ocurridos en el último siglo (Rectificación del cauce del Riachuelo, rellenos de zonas bajas), el área del Proyecto puentes de la Avenida Cámpora coincide con antiguos caminos de los Siglos XVIII y XIX, a la zona de Flores y Floresta: viejo Camino de la Floresta (hoy Av. Mariano

Acosta), bordeando la cuenca del Arroyo Cildáñez.

El puente proyectado, que por su diseño permitirá que se siga usando la vía navegable, conectará la Autopista Cámpora con la margen de Lanús a la altura de la Av. De La Ribera Sur Carlos Pellegrini, (tramo en el que deberá ensancharse para completar los 4 carriles) y por él hacia el sur, al distribuidor natural que forman la intersección de las calles Osorio, Marco Avellaneda y Gral. Olazábal. El puente, apto para transporte de cargas y de al menos dos carriles por sentido, será una vía alternativa al corredor de tránsito pesado que utiliza la AU 25 de Mayo/Dellepiane/Richieri. El inicio de las obras del puente Lanús Oeste está planificado para el primer trimestre del 2017.



Imagen: Puente y Distribuidor conexión AU7 - Lanús.



Imagen: Puente y Distribuidor conexión AU7 - Lanús.

10.2.1.3. PASOS BAJO NIVEL Y “SAPITOS”

Caracterización del problema:

El municipio de Lanús presenta grandes déficits en lo que a infraestructura se refiere. Uno de los más importantes es el que concierne al binomio ferrocarril - tránsito automotor. Todos los habitantes del municipio conocen la problemática, ya sea como pasajeros del transporte público o como automovilistas.

Solución propuesta:

El Municipio propone la instrumentación de un programa de inversión para obras de infraestructura que mejore la conectividad vial y priorice el mantenimiento y reconstrucción de calles y vías rápidas. Con esto se busca mejorar la conectividad Este - Oeste del partido generando nuevos cruces vehiculares y puentes peatonales.

Se propone la creación de un cruce bajo nivel del Ferrocarril Roca en los tramos este y oeste de la calle Eva Perón, de manera de agregar una alternativa de conexión vehicular, peatonal y ciclística entre ambos sectores del Municipio. Se prevé hacer lo mismo en el paso bajo nivel de José Mármol. Este brindará acceso directo a la zona del Velódromo Municipal y a la zona de la Plaza de la Memoria. Además, permitirá que todos los vecinos lleguen cómodos, con rapidez y seguridad a sus destinos.

Los Pasos Bajo Nivel (P.B.N.) son obras viales que mejoran las condiciones de seguridad vial, eliminan los congestionamientos que se producen cuando la barrera está baja por el paso del tren y, por sobre todo, mejoran sustancialmente la conectividad vial y peatonal en las zonas de su implementación.

Con estas intervenciones se busca:

- Mejorar las condiciones de seguridad vial, dis-

minuyendo los riesgos de accidentes sobre las vías del FFCC al canalizar al tránsito vehicular por los túneles que se desarrollarán por debajo del tendido ferroviario.

- Disminuir de manera considerable los conflictos producidos por la congestión sobre distintas arterias de las localidades y barrios donde actualmente las barreras permanecen bajas una parte importante del día, generando colas que, en algunos casos, perjudican y entorpecen la circulación en las calles adyacentes.

- Obtener una mejora ambiental considerable por la eliminación de la emisión de contaminantes generados por los motores encendidos de los vehículos que hoy permanecen detenidos en la cola esperando que las barreras se levanten y puedan cruzar las vías y también por la disminución en los tiempos de viaje que provocarán un menor consumo de combustibles.

- Los PBN deberán adecuarse a las condiciones del entorno, respetando las características de las arterias a las que sirven, y la jerarquización vial para atender a los distintos flujos vehiculares (tránsito liviano, autotransporte público de pasajeros, vehículos pesados, etc.).

- Brindar mayor seguridad a los peatones, porque contarán con veredas o pasarelas segregadas del tránsito vehicular y con la iluminación adecuada.

- Ganar espacio para los vecinos generando plazas secas y zonas verdes encima de los PBN mejorando todo el entorno. Completaremos la intervención con otras obras complementarias como instalación de luminarias, mejoras en las veredas y plantación de árboles. Además, cada obra contempla pasos peatonales bajo nivel, con escalera y rampas para asegurar la accesibilidad de personas con movilidad reducida.

Para aumentar la conexión Este – Oeste, se pro-

yecta la construcción de PBN en distintos puntos de la traza ferroviaria, complementado a los túneles y puentes carreteros ya existentes y formando así los siguientes pares circulatorios:

- Eva Perón – 29 de Septiembre y Coronel Ramos – Eva Perón
- José Mármol (completa el par con el PBN de calle Castro Barros)

El PBN de la calle José Mármol brindará acceso directo a la zona del Velódromo Municipal y a la zona de la Plaza de la Memoria. En definitiva, la construcción de PBN permitirá que todos los vecinos lleguen cómodos, con rapidez y seguridad a destino, tanto para los usuarios del automóvil como para los peatones. Se prevé el inicio obras de los pasos bajo nivel para el primer trimestre del año 2017.



Imagen: Paso bajo nivel Av. Eva Perón.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.2.1.4. ESTACIONAMIENTO DISUASORIO - ESTACIÓN LANÚS .

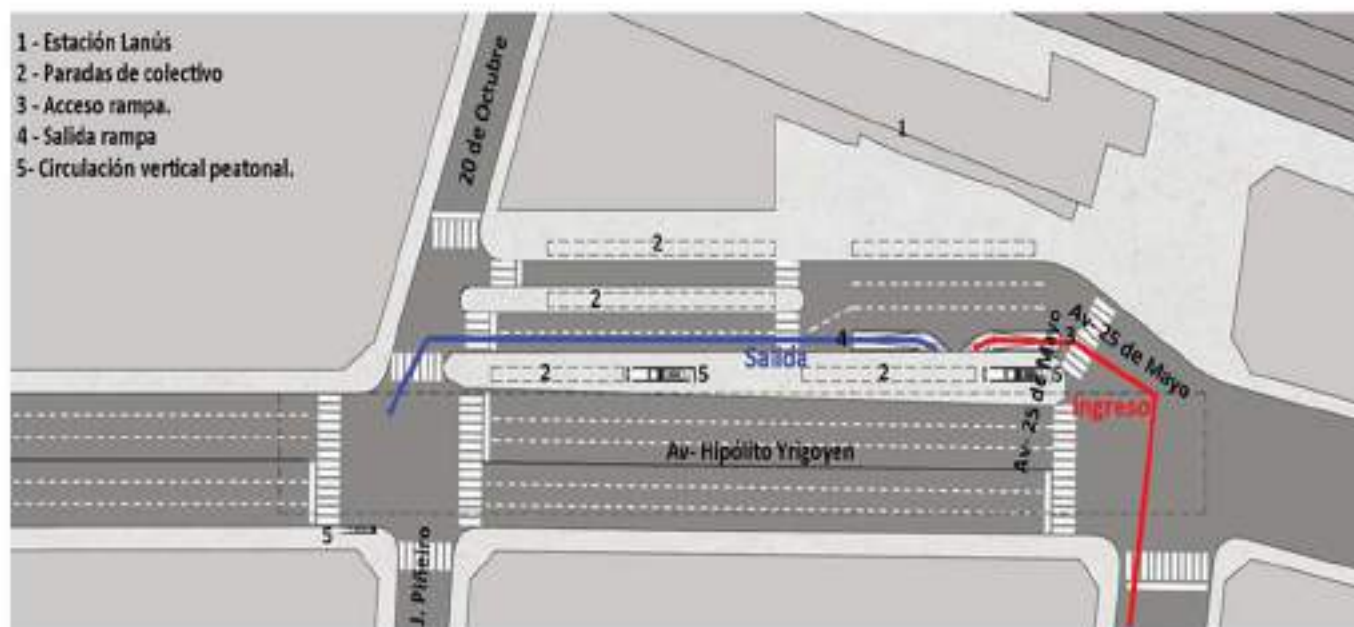
Se proyecta que esta obra, será una herramienta para el ordenamiento vehicular del centro de Lanús, permitirá que todos los vecinos de los barrios que utilizan el tren para acceder a la Capital, puedan ir con sus autos hasta la estación ferroviaria, y allí estacionarlo en un lugar seguro, vigilado y de fácil conexión. Una de las premisas para la planificación de la movilidad es la utilización racional del automóvil y el mayor uso del transporte público en los desplazamientos cotidianos.

Los estacionamientos disuasorios son soluciones exitosas probadas en muchas ciudades que han decidido apostar por políticas de integración de movilidad, urbanismo, desarrollo y medio ambiente.

Consiste en un estacionamiento público situa-

do estratégicamente, de bajo costo para el usuario y que conecta el centro urbano a través del transporte público. Constituye una alternativa de viaje atractiva para los conductores que decidan dejar su coche antes de llegar al centro de la ciudad y realizar el resto del trayecto en transporte público. El estacionamiento subterráneo proyectado, con capacidad para 128 vehículos, motocicletas y bicicletas, se extenderá bajo la Av. Hipólito Yrigoyen, entre 25 de Mayo y Gdor. Irigoyen, a la altura de la Estación Lanús. Desde el punto de vista de la movilidad sustentable, este emprendimiento cumple con los siguientes objetivos estratégicos:

- Aumentar la eficiencia energética del sistema de transportes: con una mayor presencia del transporte público y una menor utilización del vehículo privado.
- Controlar la necesidad de desplazamiento: mejorando y fomentando el uso multifuncional de espacios y de las tecnologías actuales.





Estacionamiento disuasorio - Estación Lanús

10.2.1.5. TERMINAL DE ÓMNIBUS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA

Caracterización del problema:

En las últimas décadas se produjo un notable incremento en el volumen de pasajeros que usa el transporte automotor de media y larga distancia, siendo actualmente esta modalidad el principal modo de transporte en nuestro país. Por las características de centralización de actividades económicas y políticas en la Ciudad de Buenos Aires, una parte muy importante de los viajes tiene origen o destino en la misma, debiendo en forma obligatoria empezar o finalizar en la Terminal de Retiro. Esta situación trae aparejados una serie de inconvenientes, especialmente en la zona Sur de la Región Metropolitana que no posee la infraestructura para servir a los ómnibus que estén de paso o inician su viaje en la misma rumbo, fundamentalmente, hacia la costa atlántica.

El partido de Lanús no escapa a esta problemá-

tica y es, en la actualidad, uno de los principales puntos en los que paran los micros. Al no contar con una terminal, los choferes detienen las unidades sobre las arterias del municipio usando las oficinas comerciales de venta de pasajes como paradas y en la gran mayoría de las veces en horario nocturno, provocando molestias en áreas residenciales.

Solución propuesta:

Una Terminal de Ómnibus es el lugar físico y funcional en el que los usuarios del servicio público de transporte de media y larga distancia confluyen bajo condiciones de seguridad y confort, tanto sean para quienes llegan por medio de colectivos, o de combis, taxis, remises, bicicletas o tránsito particular.

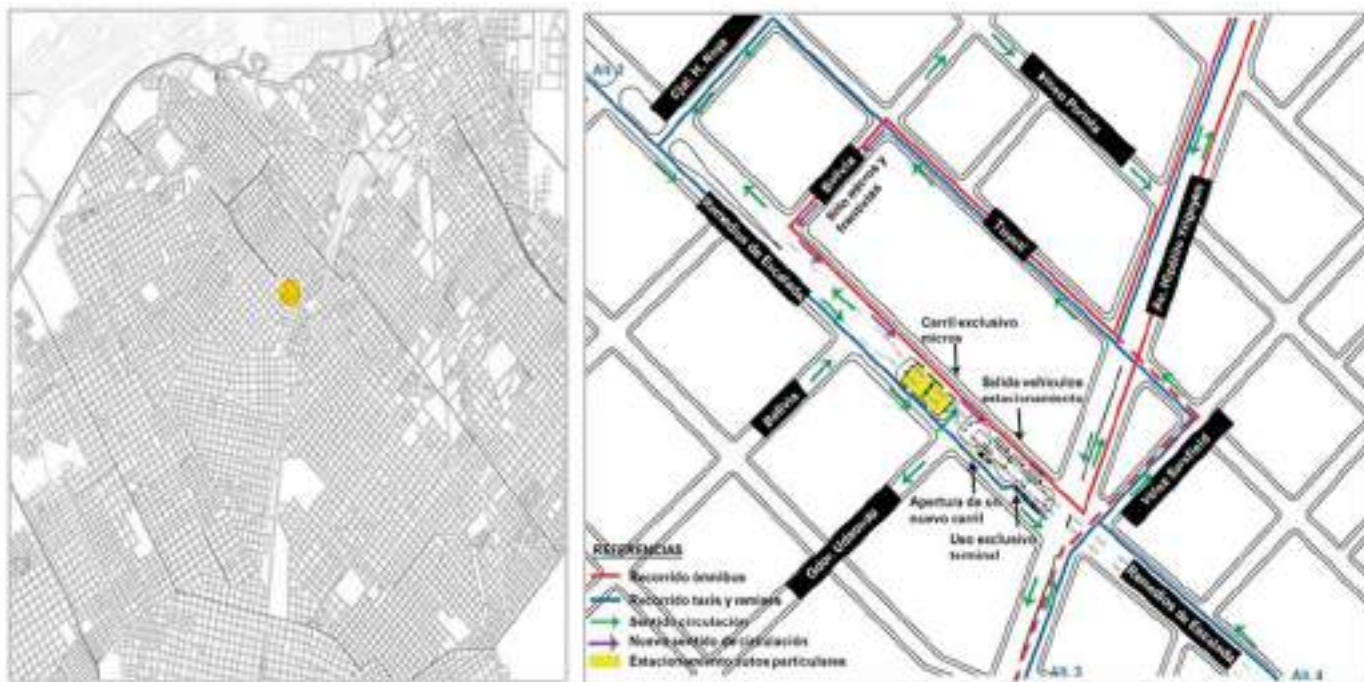
Se propone construir una Terminal de Ómnibus de Larga y Media Distancia en Lanús Oeste, en

la zona del bajo Puente en la Avda. Remedios de San Martín, entre la Avda. Hipólito Yrigoyen y la calle Gobernador Udaondo. La Terminal tendrá capacidad para la operación simultánea de 3 micros, con dársenas para el ascenso y descenso de pasajeros que lleguen a la misma con taxis o remises. También contará con un estacionamiento para vehículos particulares en la zona de bajo puente entre las calles Gobernador Udaondo y Bolivia.

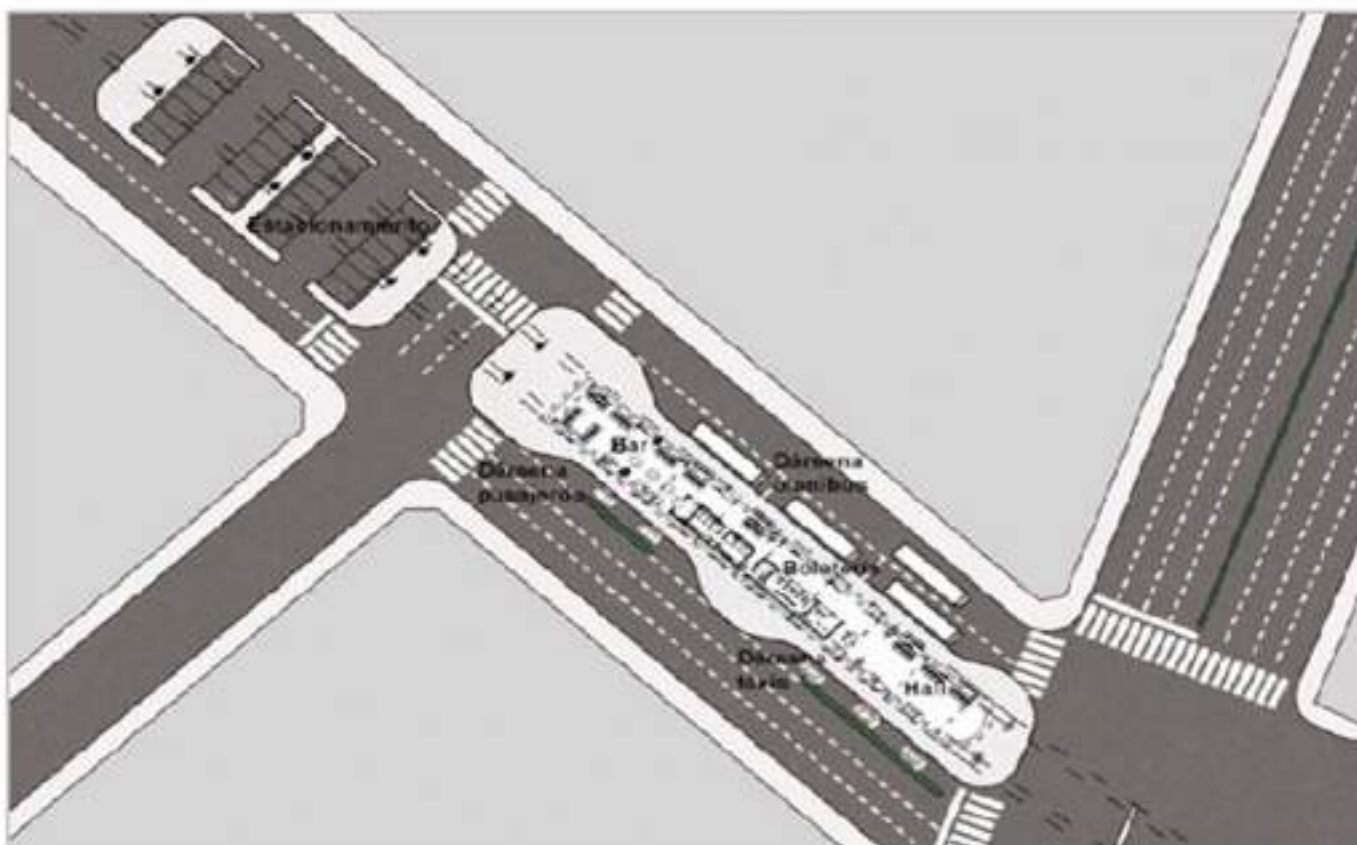
Dentro de la Terminal, se proyecta un conjunto de infraestructura de servicios y equipamiento necesarios para que los pasajeros puedan iniciar, completar o finalizar sus viajes en un ámbito agradable, luminoso, seguro y protegido de las inclemencias del tiempo. Para lograrlo

se dotará a la Terminal de un hall, boleterías, servicios sanitarios, sala de espera, confitería y toda otra instalación que resulte necesaria para la operación de la misma.

También se tomarán diferentes medidas en las proximidades de la Terminal para que el acceso de los micros y también del público en general se realicen en forma separada para evitar accidentes y entrecruzamientos, se dotará al área circundante de cruces seguros para los peatones y se solucionarán los inconvenientes que traen para la comunidad la operación sobre las calzadas de estos micros de gran porte. En cuanto a la trama circulatoria, se ampliará un carril sobre Escalada para lograr mayor fluidez vehicular.



Terminal de ómnibus- Localización y entorno inmediato
Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Terminal de ómnibus- localización y entorno inmediato
 Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.2.1.6. RED DE TRÁNSITO PESADO

Caracterización del problema:

La Red de Tránsito Pesado (RTP) constituye un conjunto de arterias por las cuales se permite la circulación de camiones y acoplados cuyo peso en forma individual sea igual o mayor a 12 toneladas, circulen con carga o sin ella. La circulación de camiones por aquellas arterias que no integran la RTP debería quedar prohibida con el objetivo de preservar la calidad de vida de los vecinos del Partido de Lanús.

Por este motivo, se procederá a definir la RTP para el municipio con la premisa de armonizar los intereses de usuarios de la misma y de vecinos de la localidad.

Solución propuesta:

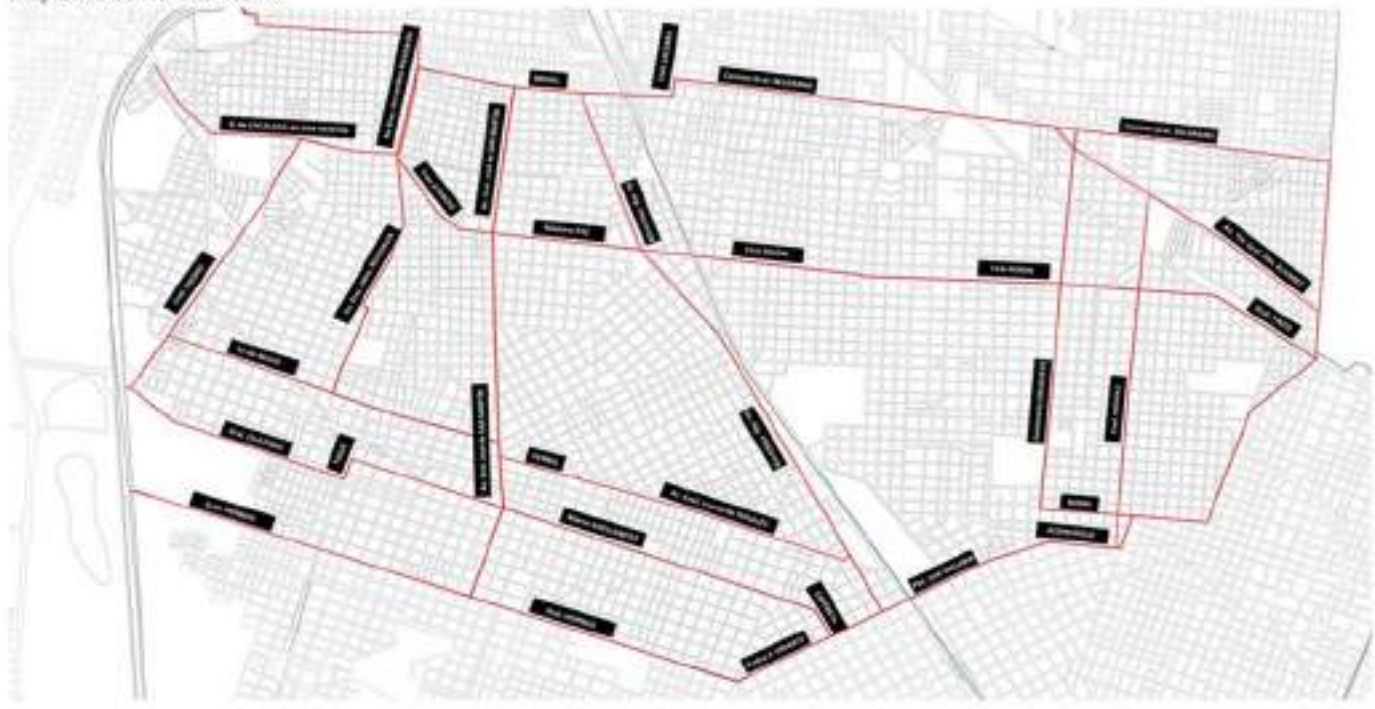
La definición y sanción de la RTP requerirá de definiciones que provengan del Planeamiento Territorial y Ambiental municipal que es la herramienta que tenemos para desarrollar estrategias que garantizarán la armonización entre la calidad de vida de la población de Lanús y su

prosperidad debida al desarrollo económico del partido.

La instalación de nuevas industrias y la relocalización de aquellas existentes que afectan a la calidad de vida de los habitantes del municipio, tendrán un impacto importante en la red vial. Este motivo justifica aún más el diseño de una RTP que considere orígenes y destinos de las cargas, cantidad y tipos de camiones que circulan, frecuencias, tipo de cargas y tonelaje transportado, nodos críticos de concentración de cargas, entre otros aspectos relacionados con la logística con el objetivo de preparar la infraestructura vial para la red.

En función de estos paradigmas, se define a la RTP del Partido de Lanús como el conjunto de aquellas arterias que por su diseño geométrico y estructural (ancho y cantidad de carriles, paquete estructural de soporte), por su conectividad interna y con otros municipios y por la vinculación con rutas nacionales y provinciales, soportarán la circulación de vehículos de carga de más de 12 toneladas.

Mapa: Red de Tránsito Pesado



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.2.1.7. REDISEÑO Y PUESTA EN VALOR DEL SISTEMA DE ALUMBRADO PÚBLICO

Caracterización del problema:

El sistema de alumbrado público de Lanús es escaso, poco eficiente y se encuentra en mal estado de mantenimiento. Esto se debe a que su dimensionado no cumple con las mínimas exigencias actuales de iluminación pública, hecho que juega un rol importantísimo en la situación de inseguridad que soporta todo el Municipio. La iluminación pública eficiente brinda seguridad a los vecinos y, por el contrario, cuando es escasa, aumenta la factibilidad de concreción de hechos delictivos.

El alumbrado público ha pasado de ser solo una iluminación vial, para convertirse en un componente altamente solicitado por los ciudadanos en relación a brindar sensación de seguridad, sumado al hecho, de constituirse en un elemento muy importante para las ciudades, sobre todo aquellas que cuentan con turismo. Sin embargo, el estado de mantenimiento, la eficiencia energética y luminica no son contempladas en nuestro municipio, al no comprender que la iluminación pública constituye un Servicio Público.

El relevamiento realizado demuestra que, además de lo mencionado en párrafos anteriores, hay otro factor que incide sobre el alumbrado, hay otro factor que incide sobre el alumbrado público y es la falta de poda adecuada en los árboles que tornan inútiles a los escasos sistemas luminicos existentes. Esta conjunción da como resultado un estado de indefección del vecino que necesariamente trata de pasar rápidamente y permanecer el menor tiempo posible en el espacio público ya que se siente inseguro y sin amparo.

Solución propuesta:

Se propone un plan de renovación sistemático de luminarias, en el cual el factor seguridad es una variable determinante del diseño adoptado. Se aumentarán las potencias de los artefactos para mejorar inicialmente la capacidad instalada. Las tipologías a aplicar combinan iluminación de escala peatonal con las farolas de alumbrado público para que el conjunto optimice la propuesta. Se reforzará la cantidad de columnas con pescantes por cuadra en las calles que cuentan con déficit cuantitativo de ellos. Se colocarán artefactos en los cruces de calles (bocacalles) para mejorar tanto la visual vehicular como la iluminación peatonal, es decir se pondrá en marcha un Plan de Mantenimiento Integral de Luminarias para que la iluminación de Lanús juegue a favor de los vecinos.

Se aplicarán nuevas tecnologías luminicas sustentables de bajo consumo como inicio de un plan de mejora del sistema luminico. Los espacios verdes se iluminarán con artefactos diseñados espacialmente para brindar seguridad y permitir el uso intensivo de los paseos de nuestro Municipio.

A partir del segundo semestre del 2016 se pondrá en marcha la puesta en valor de la luminaria urbana en distintas etapas. Arrancando con Av. Yrigoyen para continuar en una segunda y tercera etapa en Lanus Este y Lanis Oeste respectivamente.

Acción: recambio de Luminarias en vías principales. 2000 luminarias sobre un total de 30000; plazo octubre 2016 enero 2017, luminarias en Led.

Acción: recambio.

10.2.1.8. RECUPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y ACERAS.

Caracterización del problema:

El estado de abandono en el mantenimiento de su red vial en que está sumido el Municipio, refleja la falta total de inversión e interés por los vecinos. Consecuencia directa de este hecho se manifiesta en las permanentes roturas que se generan en los automóviles y el aumento en la inseguridad vial por las deficiencias que presentan las arterias municipales.

Solución propuesta:

Se propone la recuperación integral de las calles y avenidas, incluyendo la demarcación horizontal como son las líneas divisorias de carriles y las sendas peatonales, y la instalación de señalamiento vertical como son los carteles aéreos y con postes en aceras.

En cuanto a las aceras se proyecta la utilización de paños continuos de hormigón peinado, a fin de lograr una rápida y eficiente puesta en valor del espacio urbano, unificando de esta forma la superficie para circulación peatonal y ayudando a evitar accidentes por presencia de desniveles en veredas. Para esto se implementaran las siguientes acciones:

- **Trabajos de Rehabilitación Inicial:** Son las obras de demoliciones parciales, reparaciones selectivas y la reconstrucción de la superficie de rodamiento.

- **Trabajos de Mantenimiento Periódico:** Las obras de mantenimiento periódico se definen como alguna o la combinación de varias de las siguientes obras:

- o Aplicación de fresado y recapados parciales sobre pavimentos asfálticos
- o Ejecución de tareas de bacheo profundo y superficial en pavimentos asfálticos

- o Ejecución de tareas de bacheo profundo en pavimentos de hormigón
- o Ejecución de tareas de construcción y/o reparación de dársenas y cunetas de hormigón
- o Ejecución de tareas de reposición de la demarcación afectada por las obras
- o Colocación de micro carpetas de asfalto modificado sobre el pavimento existente con el objeto de restaurarla a su estado original
- o Aplicación de tratamientos especiales tales como el reciclaje de pavimentos existentes
- o Colocación de pavimento articulado

- **Rehabilitación Total de Arterias Urbanas:** Son obras de demolición total desde la carpeta de rodamiento hasta la subrasante de la base, en los casos que la calzada presente un estado de colapso generalizado en un tramo superior al 60% de cada cuadra.

- **Plan de Bacheo Participativo de Aceras y Calzadas:** Confección de un relevamiento de baches y aceras tercerizado e independiente de las empresas ejecutoras del plan de bacheo. Habilidad de la línea gratuita 0800 –lanusrepara para que los vecinos denuncien los baches y roturas de veredas puntuales de su cuadra, con ubicación y descripción de los mismos, los cuales se suman a la base de relevamiento de las empresas. Contratación de empresas de bacheo y reparación de veredas por unidad de medida y periodo determinado, cuyo término se produce al agotarse una de las variables.

La Unidad De Inclusión Social - UdIS es el nexo que vincula al vecino con la administración municipal de forma directa, para que las respuestas a sus necesidades sean rápidas, sin dilaciones y en un marco de oferta social comunitaria. Esto tiene como objetivo materializar la presencia territorial permanente del Estado, generando cercanía y vínculos con los vecinos para que el proceso de inclusión sea efectivo y soste-

10.2.1.9 UNIDADES DE INCLUSIÓN SOCIAL

La Unidad De Inclusión Social - UdIS es el nexo que vincula al vecino con la administración municipal de forma directa, para que las respuestas a sus necesidades sean rápidas, sin dilaciones y en un marco de oferta social comunitaria. Esto tiene como objetivo materializar la presencia territorial permanente del Estado, generando cercanía y vínculos con los vecinos para que el proceso de inclusión sea efectivo y sostenible en el tiempo.

Desde este espacio se abordarán las políticas públicas de una forma integral e interdisciplinaria, trabajando en conjunto con todas las áreas de Gobierno, vecinos y diferentes organizaciones. Esto se podría definir como un proyecto urbano pionero en Lanús, con un fuerte componente social, diseñado para brindar soluciones a los vecinos por medio de la integra

ción social, dinamizar el desarrollo económico del barrio aprovechando el capital humano local en el marco de la regeneración de las zonas más vulnerables del Municipio.

Las UdIS serán centros con actividades multifacéticas, destinados a brindar acciones a los habitantes vecinos, en un ámbito de reencuentro social. El edificio absorbe el programa de necesidades en cinco sectores principales:

- Sector Administrativo: oficinas administrativas para facilitar las gestiones municipales.
- Sector Social: oficina de atención y orientación a víctimas de violencia y adicciones.
- Sector Productivo: talleres para micro emprendedores, usina de ideas y desarrolladores.
- Sector Educativo: aulas para actividades culturales, recreativas y de contención social
- Comedor

UdIS - Planos de localización



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano - Municipalidad de Lanús

UNIDADES DE INCLUSIÓN SOCIAL



10.2.1.10. UNIDADES DE RESPUESTA INMEDIATA - URIS

El Municipio proyecta La URI es un concepto innovador en la salud pública, que atenderá las 24 horas del día, los 365 días del año, funcionando como puerta de acceso y evaluación clínica (triage) de los pacientes que concurren por una dolencia que consideren urgente.

Cuentan con consultorios externos, pero con capacidad de responder ante las emergencias y derivar si el caso lo amerita. Se proyectan con la intención de descomprimir la demanda hospitalaria, ofreciendo un centro que no sólo atiende al paciente sino que éste tenga la posibilidad de hacerse aquí estudios radiológicos o de laboratorio. Además, la URI estará conectada on-line con los centros de referencia en forma tal de poder hacer las interconsultas que correspondiesen y poder acceder a distancia a la historia clínica del paciente y a sus estudios.

La URI está equipada con consultorios con camilla según especialidad, tensiómetros digitales, negatoscopios, lavatorios y electrocardiografía, baños contemplando a personas con movilidad reducida y una sala de espera confortable y agradable. Los nuevos consultorios darán una pronta atención a los vecinos, pudiendo realizar estudios de laboratorio y rayos X, atención en enfermería y aplicación de vacunas durante su consulta. Contará con diversas especialidades como odontología clínica, pediatría, ginecología, cardiología y traumatología.

Se ha proyectado, en una primare etapa, la construcción de una URIS bajo el puente de Escalada, con una gran proyección a toda la población por su ubicación central. Asimismo, se transformará en URIS a la Unidad Sanitaria Nicolás Natiello (Monte Chingolo) y a la Unidad Sanitaria Intermedia de Valentin Alsina. Con

estas tres nuevas URIS se potenciará la cobertura de salud desde puntos equidistantes que brindarán servicios en forma equilibrada para la geografía de nuestro Municipio. La URIS Natiello se encuentra actualmente en ejecución mientras que la URIS bajo el puente de escalada tendrá inicio a finales del 2016.

10.2.1.11. IMPLEMENTACIÓN DE PARES VIALES CIRCULATORIOS ESTE-OESTE

En el marco de la implementación de medidas para brindar más y mejor accesibilidad a los vecinos de Lanús con la zona sur de la Ciudad de la Buenos Aires, el Municipio implementará pares viales de mano única de circulación que faciliten una conexión rápida y segura entre las localidades de Remedios de Escalada y Lanús Oeste con la Ciudad. De esta forma, tendrán sentido único de circulación a los siguientes ejes viales:

- 25 de Mayo - Av. Gral. José de San Martín - Av. Cnel. Rosales (sentido Este - Oeste)
- Marco Avellaneda - Tagle - Gral. Olazábal (sentido Oeste - Este)

Estas dos vías circulatorias, integradas con el puente que conecte a la Autopista Cámpora con la margen de Lanús a la altura de la Av. de la Ribera permitirá acceder a destinos como la nueva Terminal de Ómnibus Sur, el Subterráneo "E", el Metrobús del Sur, el Premetro y el Centro de Transferencias de Cargas Sur. Se han seleccionado estas arterias porque, por su geometría, permitirán establecer un carril preferencial sobre la mano derecha para ser usado por las líneas de colectivos, dos carriles centrales para la circulación del tránsito en general y un cuarto carril sobre la mano izquierda para el estacionamiento.

Estos cambios de circulación permitirán que las líneas de colectivos, que en la actualidad circu-

lan por adentro de los barrios usando calles residenciales angostas, puedan hacerlo por las avenidas que tienen una capacidad ambiental mejor para absorber y disipar ruidos. Esta medida redundará en una mejora en la calidad de vida de los vecinos de estas zonas.

También se tiene como objetivo la reducción en los tiempos de viaje de las líneas de colectivos y

se propone un aumento de la velocidad comercial, beneficiando a los miles de usuarios del sistema de transporte público que diariamente realizan sus viajes a lo largo de las principales arterias del municipio. Para el tránsito general, con la implementación de esta medida, se ganarán carriles de circulación y se ordenará el estacionamiento sobre la mano izquierda de las arterias.



Mapa: Zona de influencia de la intervención y recorridos de líneas de colectivos en los pares viales. Este - Oeste

Fuente: Plan Desarrollo Urbano-Municipalidad de Lanús

10.2.1.12 JERARQUIZACIÓN VIAL

La Jerarquización Vial comprende un conjunto de medidas que ponen en valor y ratifican el uso de las arterias como ejes estructurantes del transporte local y zonal entre otros municipios de la región.

Estas medidas propias de la ingeniería de tación y reparación de calzadas, la colocación de señalamiento vertical y semáforos, la demarcación horizontal, la instalación de paradas de colectivos y de ciclistas, entre otras cosas, logran jerarquizar y permiten identificar a estas arterias como integrantes de la red vial principal del municipio.

Acompañando estas obras de mejoras, y como forma de complementar estas intervenciones, se creará un nuevo paisaje urbano con la reparación de aceras, la renovación e instalación de luminarias, la plantación de especies arbóreas que ayudarán a mitigar la contaminación ambiental y la colocación de cestos para residuos a lo largo de todos los corredores. El conjunto de la aplicación de estas medidas logrará materializar la Puesta en Valor del Espacio Público para todos los vecinos.

Las intervenciones programadas se llevarán a cabo en 2 etapas, tanto en el sector oeste como en el sector este del Municipio, considerando que las arterias seleccionadas son importantes conexiones que atraviesan Lanús y sirven de ejes vinculantes con los partidos vecinos de Avellaneda y Lomas de Zamora. La primera etapa (Etapa A) comprende:

- Avda. Gral. José de San Martín entre Avda. Remedios de Escalada y Avda. Máximo Paz (5 cuadras).
- Avda. Gral. José de San Martín entre 25 de Mayo y Marco Avellaneda (6 cuadras).
- Gral. Madariaga entre Avda. Eva Perón y Gral.

Arias (8 cuadras).

La segunda etapa (Etapa B) comprende: Rivadavia entre Avda. Remedios de Escalada y Presidente Perón (4 cuadras).

- Avda. Pte. Bernardino Rivadavia entre 25 de Mayo y Marco Avellaneda (6 cuadras).
- Centenario Uruguayo entre Avda. Eva Perón y Gobernador Rodríguez (6 cuadras).

10.2.1.13. CENTROS DE PRIMERA INFANCIA

Son Centros para garantizar el desarrollo saludable de niñas y niños de 45 días a 4 años en situación de vulnerabilidad Social. Estos centros están dirigidos a mujeres embarazadas, niños y niñas de 45 días a 4 años y sus familias, que se encuentren en situación de vulnerabilidad social en el ámbito del Municipio de Lanús con el fin de garantizar su desarrollo saludable, brindando los siguientes servicios:

- Jornada completa de 8 horas.
- Ambiente propicio y saludable.
- Actividades de aprendizaje.
- Nutrición adecuada a través de un menú nutricional conforme a las necesidades de los niños y niñas, brindando desayuno, almuerzo y merienda.
- Estimulación temprana.
- Fortalecimiento de los vínculos familiares.
- Promoción de la Salud.
- Abordaje social de la familia.
- Talleres a las familias.

10.2.1.14. CENTROS DE RESPUESTA INMEDIATA

Los Centros de Respuesta Inmediata actúan para dar respuesta a todo lo relativo a la seguridad pública, evacuando todos los reclamos y necesidades y ocupándose de solucionar los mismos de la manera más eficiente y rápida posible.

Centran su acción en recibir denuncias para trasladar a fiscalías, asistencia legal para víctimas, asistencia psicológica para víctimas, distribución de botones antipático, capacitación en prevención delictiva y coordinación de foros de seguridad. Contarán con mesa de entradas con una espera, sala de para asistencia psicológica y para asistencia legal, puestos de trabajo para registro de casos y salón de clases o reunión para 20 personas. Va a tener vigilancia interna y perimetral CCTV y botón antipático.

10.2.2. Obras para vivir mejor

Son aquellas que modificarán la calidad de vida inmediata de los vecinos siendo de una escala acotada. Obras que mejoran su relación con el espacio urbano, su percepción del entorno inmediato y su manera de vivir.

Abarcan áreas prioridad peatón para disfrutar del entorno, semaforización inteligente para mejorar la seguridad y fluidez del tránsito, resolver discontinuidades urbanas, entre otras.

10.2.2.1. NUEVAS AREAS "PRIORIDAD PEATÓN".

Caracterización del problema:

La mejora de las condiciones del espacio público y la accesibilidad peatonal es una forma de recuperar el espacio público como lugar de encuentro y de tránsito para los vecinos, favoreciendo la circulación peatonal sin obstáculo.

Solución propuesta:

Se pondrá en primer lugar al peatón, otorgándole prioridad por sobre los automóviles, desalentando o restringiendo el ingreso de vehículos a las áreas seleccionadas para preservar sus condiciones urbanísticas y ambientales. Estas intervenciones se acompañarán con la incorporación de equipamiento urbano e iluminación y la nivelación de aceras con calzadas para facilitar los desplazamientos a pie.

La circulación peatonal y la accesibilidad se facilitarán mejorando veredas, jerarquizando sus usos según las características de cada intervención, considerando cambios en los materiales, rediseño de alumbrado y retiro de los elementos agregados sin autorización que dificultan la visibilidad y son obstáculos para circular con seguridad.

Es clave la revalorización de obras que pongan en valor los hitos de las distintas localidades y barrios del partido de Lanús, ampliando el espacio público con nivelación entre veredas y calles para el beneficio directo de los vecinos de los barrios y habitantes de éstas áreas. Por eso, para conservar y potenciar la identidad de los barrios, vamos a intervenir en:

- **Remedios Escalada de San Martín:** En el centro de esta localidad, mejorando el entorno, incorporando equipamiento urbano y nuevas luminarias en la calles Cnel. Beltrán y Juan de Garay, entre Ministro Brin e Hipólito Yrigoyen.

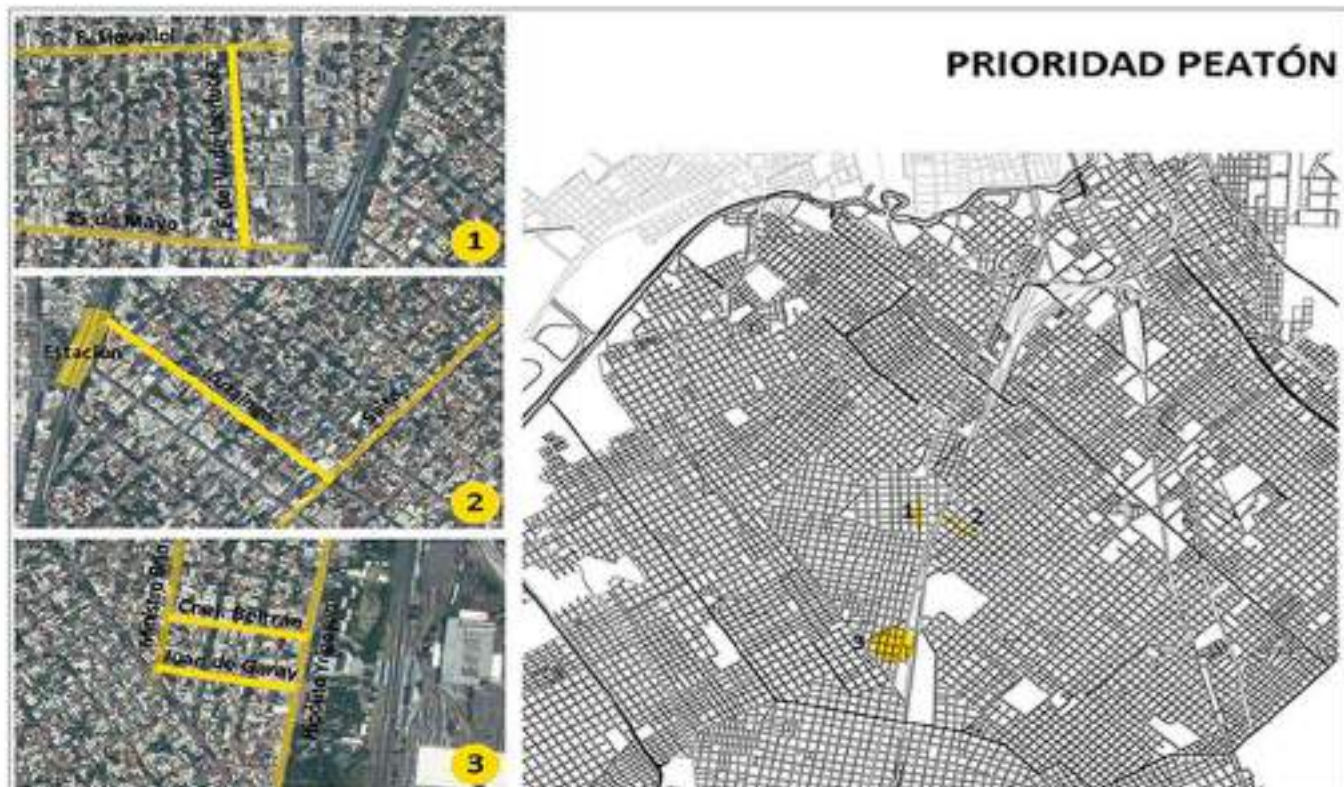
- **Lanús Este:** Se busca potenciar la importancia que tiene actualmente el eje comercial de la calle Ituzaingó, desde la estación ferroviaria hasta la calle Salta, dándole un tratamiento similar al que posee la calle 9 de Julio, conformando así un área comercial y de servicios más amplia. Lográndose mediante ensanches de veredas y nivelándolas con la calzada, la incorporación de equipamiento urbano, nueva iluminación, y la construcción de dársenas para carga y descarga.

- **Lanús Oeste:** considerando el atractivo que tiene el polo gastronómico y comercial conocido como "Lanusita", en el entorno de la calle Enrique del Valle Iberlucea, se busca intervenir sobre las veredas eliminando los obstáculos que ocupan el espacio público y la instalación de nuevas luminarias que permitirán, entre

otras cosas, disfrutar la gastronomía al aire libre en forma segura buscando aumentar la concurrencia a la zona.

De esta forma se amplían las zonas en las que

caminan los peatones, generando cruces más seguros y con señalización visible, especialmente para los conductores. Siempre en la búsqueda que resulte más agradable y seguro caminar en Lanús.



Zona 1 Prioridad peatón – Calle Enrique del Valle Iberlucea y Gobernador Irigoyen – Lanús Oeste



Zona 2 Prioridad peatón – Calle Ituzzaingó y Anatole France– Lanús Este



Zona 3 Prioridad peatón – Calle Beltrán e Hipólito Yrigoyen – Remedios de Escalada de San Martín

10.2.2.2. APERTURA DE NUEVOS PASOS A NIVEL SOBRE EL FFCC BELGRANO SUR

Caracterización del problema:

Puente Alsina es una estación Ferroviaria ubicada en Valentín Alsina, partido de Lanús. Esta estación formaba parte del Ferrocarril Midland de Buenos Aires, que partía de esta terminal hacia la localidad bonaerense de Carhué. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, la empresa fue nacionalizada, integrándose al Ferrocarril General Manuel Belgrano.

Este ramal finaliza su recorrido en Aldo Bonzi y presta servicios con una escasa frecuencia: cinco trenes en cada sentido de lunes a sábados y siete los domingos y feriados. Se utiliza una formación integrada por una locomotora y dos coches que se utilizaron décadas anteriores para el servicio de larga distancia, por lo que

poseen puertas angostas en los extremos y carecen de furgón. La continuidad de este servicio está siendo evaluada debido a las intrusiones en la traza y a la falta de barreras. Sólo las estaciones cabeceras poseen boleterías habilitadas, eso se debe al bajo flujo de pasajeros de la línea y la poca seguridad ciudadana que brinda el ramal. En 2010 sólo se vendieron 5.398 boletos en la estación Puente Alsina. La barrera urbana que genera una vía férrea genera la falta de conectividad entre ambos lados, dividiendo al barrio en sus subzonas.

Solución propuesta:

Se propone la apertura de pasos a nivel, que debido a los bajos volúmenes de tránsito es una solución adecuada, en las calles Farrell y Rucci como vías naturales de interconexión.



Pasos de nivel - Calle Farrel y Rucci

Fuente: Plan Desarrollo Urbano- Municipalidad de Lanús

10.2.2.3 RE FUNCIONALIZACIÓN DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN LANÚS-LADO ESTE

Solución propuesta:

Se busca implementar medidas en las proximidades de la estación del FFCC para que los desplazamientos se realicen en forma segura, generando corredores para el acceso prioritario de los servicios de colectivos, cruces seguros para los peatones y solucionando los problemas de congestión en la zona de influencia que perjudican el correcto funcionamiento de un área de transbordos tomando medidas tales como el reordenamiento de las paradas de colectivos que se encuentran sobre la calle 29 de Septiembre, instalando nuevos refugios, estableciendo la cantidad de paradas por cuadra para que el transbordo con el FFCC pueda realizarse en forma ordenada y segura, en conjunto con la ampliación de las veredas para facilitar la formación de colas y mejorar los desplazamientos peatonales.

Se prohibirá el estacionamiento sobre la acera de la estación ferroviaria, permitiendo únicamente la detención de taxis en las dársenas que se adecuarán a tal fin y recuperando de esta forma un carril de circulación que hoy se encuentra perdido por los autos que se encuentran ahí estacionados.

La recuperación del espacio público es clave, lográndolo con el acondicionamiento de veredas en el entorno de la estación y en la zona de paradas. La salida del lado este estará preparada para recibir a los pasajeros que descienden del FFCC, con veredas amplias y que no estén ocupadas con mercaderías en venta y exhibición de los locales comerciales propios de la estación.

Se completará la puesta en valor con el diseño de cruces peatonales seguros protegidos con rejas con el fin de canalizar los flujos peatonales

y la instalación de semáforos, señalamiento vertical y demarcación horizontal, de forma de acceder a la zona comercial de las calles 9 de Julio e Ituzaingo.

La finalidad es lograr que los usuarios del servicio público de transporte realicen los transbordos entre los distintos modos que confluyen en este punto bajo condiciones de seguridad y confort, facilitando el acceso para peatones, colectivos, taxis, remises, bicicletas y tránsito particular.

10.2.2.4. EQUIPAMIENTO URBANO PARA MOVILIDAD Y SEÑALÉTICA

Caracterización del problema:

Invertir en mejoras en el espacio destinado a los colectivos, beneficiará a muchísimos vecinos de Lanús que usan este medio de transporte para realizar sus viajes a diarios dado que el tiempo que los usuarios esperan la llegada del colectivo, también es parte del viaje.

Solución propuesta:

Se instalará equipamiento urbano para movilidad, que está conformado por refugios y paradas para colectivos y taxis instalados en la vía pública y la señalética, priorizando la funcionalidad, la resistencia y la durabilidad. Los diseños de los nuevos refugios y paradas de colectivos y taxis se adaptarán a las condiciones de calles y avenidas donde irán colocados, considerando su ubicación, anchos de veredas, presencia de árboles, luminarias o áreas gastronómicas, minimizando así el impacto visual e integrándolos armoniosamente con su entorno.

En las principales avenidas de Lanús, que son las arterias por las que circulan la mayor cantidad de líneas colectivos, ahí se instalarán refugios para que los vecinos puedan esperar protegidos de las inclemencias del tiempo, con infor-

mación sobre las líneas que operarán en cada uno de ellos, sin alterar el medio ambiente y con facilidades para usuarios con capacidades diferentes. En los barrios, especialmente en las calles en las cuales la circulación de colectivos es menor, las paradas serán proyectadas de forma que minimicen su impacto visual y no resultará necesario la poda de árboles de las veredas. Delimitando de color amarillo los cordones de aceras de todas las arterias en las que se instalaran paradas y refugios se remarcará el área para las maniobras de aproximación de los colectivos para que lo puedan realizar en forma segura y por sobre todas las cosas, para que los pasajeros no tengan que ascender y descender en el medio de la calle, a causa de los vehículos estacionados en lugares destinados al transporte público.

Para las paradas de taxis, se construirán dárseñas de detención y espera con la cartelería correspondiente que indicará la cantidad de taxis que podrán operar en la misma.

La señalética será clara, de fácil lectura y de visualización simple, con los datos necesarios para referenciar la ubicación del sitio.

10.2.2.5. SEMAFORIZACIÓN

Caracterización del problema:

Uno de los elementos fundamentales de la Ingeniería de Tránsito es el semáforo (llamado también elemento de señalamiento luminoso), que resulta ser un "dispositivo de regulación de tránsito", que conjuntamente con las señales viales y la demarcación horizontal conforman las herramientas que permiten establecer las reglas de circulación en la red vial.

La coordinación o interconexión de los semáforos tiene por finalidad permitir que el tránsito pasante a la largo de la arteria pueda circular más fluidamente, con menos paradas y meno-

res demoras.

El partido de Lanús muestra un mantenimiento deficiente de las instalaciones y un atraso en las tecnologías de control implementadas.

Solución propuesta:

Para revertir esta situación se propone la construcción de un Comando de Tránsito (Control Centralizado) en el que se emplazará el equipamiento de control y los operadores podrán disponer de las facilidades operativas de supervisión, programación a distancia y actuaciones en emergencias.

Se dispondrán cámaras de TV, cuyas imágenes serán retransmitidas al Centro para la verificación del funcionamiento del tránsito y demás equipos que constituyen lo que se denomina un Control Inteligente.

Se propone realizar esto en Planes sucesivos. En el primero de los mismos se construirá el Centro y además se realizarán los trabajos de modernización y mantenimiento de algunas avenidas, las que serán incorporadas a la supervisión a distancia.

10.2.2.5.1. AMPLIACIÓN DE LA RED DE CALLES Y AVENIDAS CON SEMÁFOROS

Caracterización del problema:

La instalación de semáforos resulta imprescindible para lograr la jerarquización vial de las avenidas y calles del municipio, ya que es una componente fundamental de todas las intervenciones que deben llevarse a cabo (pavimentación, demarcación horizontal, equipamiento urbano, luminarias, refugios, veredas) para tener una red vial jerarquizada que permita la circulación fluida y segura del tránsito.

Solución propuesta:

Se ampliará la red sanforizada del municipio

deforma que podamos brindar agilidad y fluidez en las avenidas y calles más congestionadas, logrando así disminuir los tiempos de viajes y mejorar la velocidad de circulación de los corredores que hoy no tienen coordinación entre los semáforos. A su vez se van a homogeneizar los distintos tipos de ciclos de semáforos que conviven hoy sobre las principales avenidas estructuradoras del transporte, que no sólo se comportan como ejes locales sino también como articuladoras del tránsito pasante desde la zona Sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. De esta forma se brindará mayor tiempo de verde sobre las avenidas logrando mejorar la circulación del tránsito en general.

Las calles y avenidas sobre las que se mejoraran y/o instalaran semáforos nuevos son: Pte. Bernardino Rivadavia, Gral. José de San Martín, Remedios Escalada de San Martín, Eva Perón, Viaducto, José Ignacio Rucci y Juan Farrell, Cnel. Osorio, 25 de Mayo, Marco Avellaneda y Gral. Madariaga. La instalación de semáforos en las calles 25 de Mayo y Marco Avellaneda responde a la necesidad de completar el ordenamiento de tránsito propuesto con la implementación de los pares viales con carriles preferenciales para transporte público en la zona de Lanús Oeste.

La Avda. Remedios Escalada de San Martín es el acceso natural desde la Ciudad de Buenos Aires y se desarrolla desde el Puente Uruburu hasta la Avda. Hipólito Yrigoyen. Es una de las principales vías de acceso de las líneas de colectivos que vienen desde el Centro de Transbordo de Pompeya (CABA), por lo tanto es esencial reforzar la instalación de semáforos sobre la misma para evitar congestiones en la zona aledaña a Punte Alsina y en la zona comercial de Valentín Alsina. En la actualidad cuenta con 13 intersecciones semaforizadas: Cruce Peatonal Bajada de Puente Uruburu (entre Curupayti y J.

. Jaures), Coronel Luna (a reacondicionar), Tuyuti Dr. Crotti, Cnel. J. Obon, Armenia, Paso de Burgos, Cnel. Osorio (a reacondicionar), J. I. Rucci (a reacondicionar), Ucrania (a reacondicionar), Avda. B. Rivadavia (a reacondicionar), Enrique Fernández, Avda. Gral. J. de San Martín (a reacondicionar), Cja. H. Noya (a reacondicionar); y se propone incorporar 8 semáforos más en los siguientes cruces: Habana/ Senador Pallares, L. Valentinas, Choele Choele, Gral. J. Farrell, Paso de La Patria, Humberto Primo, Catamarca, Santiago del Estero. Esta arteria debe integrarse como sistema al futuro Centro de Control Operativo y se debe proveer nueva tecnología de control con equipos conectados por el sistema de radio enlace.

Es importante reforzar la instalación de semáforos en la calle Osorio, arteria de 8 metros de calzada que funciona a doble mano y vincula la calle Ribera Sur del Riachuelo, Carlos Pellegrini, con la Avda. R. de Escalada de San Martín en las proximidades de la Estación Villa Diamante. En la actualidad posee un único semáforo en el cruce con José María Moreno que se encuentra en estado deficiente. Se propone incorporar 4 cruces semaforizados más ya que esta arteria funcionará como vía rápida de acceso al distribuidor natural que forman la intersección de las calles Osorio, Marco Avellaneda y Gral. Olazábal y que conectará con el nuevo puente carretero a construir en Lanús Oeste para llegar a la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires.

Estas intervenciones permitirán lograr reducciones del 30 al 40 % en los tiempos de viajes en los principales corredores donde se aplicara "onda verde" y aumentos del orden de 50 % en las velocidades de circulación que permitirán transitar con mayor fluidez. También se lograrán reducciones en los tiempos de viaje de las líneas de colectivos y aumentaremos su velocidad comercial, beneficiando a los miles de

usuarios del sistema de transporte público que diariamente realizan sus viajes a lo largo de las principales arterias del municipio, evitando detenciones fuera de las paradas y mejorando las condiciones de ascenso y descenso de pasajeros.

Acompañando la instalación de semáforos para ordenamiento del tránsito vehicular, se instalarán semáforos peatonales que cuenten con cuenta regresiva indicadora del tiempo que resta para el cambio de ciclo y evitar así accidentes de peatones.

10.2.2.5.2. SEMAFORIZACIÓN INTELIGENTE DE LAS VÍAS RÁPIDAS

Caracterización del problema:

El Sistema Inteligente de Tránsito (SIT) es una herramienta de gestión del tránsito que incorpora nuevas tecnologías para el ordenamiento y mejoras en la circulación dentro de la ciudad.

Solución propuesta:

Se creará un Centro de Control (Comando de Tránsito) en el edificio del Gobierno Municipal para que los operadores del sistema puedan modificar, en tiempo real, la programación y sincronización de los semáforos de las principales vías rápidas del municipio, según las condiciones del tránsito respondiendo ante situaciones que provocan congestiones en distintos puntos del municipio. Este centro contará con una sala especialmente equipada con componentes de última tecnología, que permite el manejo y monitoreo de los equipos controladores de los semáforos conectados a ellos complementándolo con la incorporación de computadoras de tránsito, semáforos, controladores de semáforos, los cableados y cruces necesarios para la instalación de nuevas tecnologías logrando tener así una red semaforizada moderna y eficiente.

Instalaremos semáforos con Tecnología LED porque sus lámparas tienen mayor vida útil que las lámparas incandescentes y las halógenas generando así menor consumo energético. Tienen menor necesidad de mantenimiento, brindan una mejor visibilidad para los conductores permitiendo maniobras más seguras y aumentando el tiempo de reacción.

Serán reemplazados los antiguos equipos controladores por otros nuevos con interfase de comunicación inalámbrica y dotada de GPS. Los equipos existentes que se retiren y que estén en buen estado operativo se reinstalarán en cruces fuera de los sistemas integrados o serán usados para las tareas de mantenimiento.

10.2.2.6. PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN CENTROS COMERCIALES LOCALES

Solución propuesta:

Se pondrán en valor las áreas comerciales, de servicios y recreación de los principales sub-centros del Municipio.

Las intervenciones propuestas tendrán como objetivo principal lograr que el espacio público y su entorno urbano resulten cómodos y seguros para los habitantes, contemplando la reparación integral de sus veredas, cordones y pavimentos; la instalación de luminarias y mobiliario urbano; la eliminación de obstáculos y ocupación indebida de las aceras para que resulte seguro desplazarse sobre las mismas y la implantación de paradas de colectivos.

1. Valentín Alsina: la Avda. Pte. Tte. Gral. Juan Perón, entre las calles Choele-Choele y Pte. Bernardino Rivadavia resulta ser un eje comercial de nivel local, sobre el cual se encuentran las principales plazas de la localidad. La puesta en valor se encuentra en ejecución del proyecto ejecutivo con el inicio de la obra planificado para el segundo semestre del 2016.

2. Gerli: la calle Bustamante, entre Cnel. Lacarra y Pres. D. Sarmiento resulta ser un eje comercial de nivel local, sobre el cual se encuentran las principales actividades económicas de la localidad.

3. Lanús Oeste: la Calle 25 de Mayo, entre las calles 14 de Julio e Yrigoyen es un eje comercial y de servicios de nivel local rematado sobre la principal arteria del Municipio.

4. Monte Chingolo: la Avda. Eva Perón, entre las calles Gervasio Posadas y Cnel. Méndez, se constituye como un eje estructurador social y constituye como un eje estructurador social y comercial que atraviesa longitudinalmente la localidad de Monte Chingolo. Es un área frecuentada por los vecinos de la zona ya que por la presencia de comercios minoristas, satisface sus necesidades diarias de consumo. La puesta en valor se encuentra en ejecución del proyecto ejecutivo con el inicio de la obra planificado para el segundo semestre del 2016.



PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO PÚBLICO CENTROS COMERCIALES LOCALES

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.2.2.7. RAMPAS ACCESIBLES

Caracterización del problema:

Las rampas accesibles están contempladas en la legislación vigente y son parte del equipamiento que toda ciudad moderna debe tener con el objeto de generar mecanismos de integración de personas con necesidades especiales en la ciudad.

En este marco, es necesario recordar la ley 26.378, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que en su Artículo 9 – impulsa la creación de condiciones generales para que las personas con discapacidad, limitadas en su movilidad, tengan un entorno físico accesible que les permita la libre movilidad en los distintos espacios urbanos y rurales.

Solución propuesta:

Se construirá en cada esquina de una bocacalle las correspondientes rampas de acceso para discapacitados con el objetivo de brindar un municipio inclusivo y sin barreras para que sea disfrutado por todos.

Para ello apuntamos a alcanzar el mejor nivel de bienestar general y bregar por la igualdad de oportunidades de nuestros ciudadanos, como así también comenzar a eliminar las barreras físicas y culturales con los que se encuentran las personas con discapacidad y movilidad reducida.

10.2.2.6. RECUPERACIÓN DEL CINE/TEATRO AMADO NERVO-GERLI

Caracterización del problema:

El Cine-Teatro Amado Nervo comenzó a funcionar en 1927 y fue durante décadas el lugar obligado para la cultura y el entretenimiento de muchos vecinos. La expropiación resultó una herramienta útil para que no se lo tirara abajo y

se lo restaurara. Sin embargo, el abandono se apropió nuevamente del teatro, ya que el municipio no ha hecho nada por revertir la situación.

Repasando la historia, el gran cambio del teatro se dio en 1933 cuando un incendio causó daños de consideración y se construyó una estructura con mayoría de chapas, que hicieron que al Amado Nervo se lo conociera como "El Tachito". Venían bailarines de Valentín Alsina, Barracas al Sur y hasta Palermo. Bailaban al terminar alguna obra de teatro, corriendo hacia los costados las sillas que servían como butacas. Actuaron desde Alberto Castillo, quien se presentaba en vivo entre películas, hasta Eladia Blázquez. La última función, cuando la decadencia era inevitable, fue en 1968. Y todavía sigue en pie.

Por ello se propone trabajar para su puesta en valor y reapertura, para que nuevamente Gerli recupere un sitio emblemático de la cultura de Lanús.

Solución propuesta:

Se propone trabajar para preservar el patrimonio histórico y refundar un nuevo espacio cultural de calidad para el barrio. La refuncionalización propuesta se basa en el respeto al patrimonio arquitectónico con las adecuaciones tecnológicas que permitan el desarrollo de sus actividades.



Proyecto de recuperación del cine/teatro Amado Nervo
Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.3 Urbanismo Social

El urbanismo social engloba a un conjunto de acciones dirigidas hacia las zonas tradicionalmente marginadas del desarrollo urbano. Esta idea se asocia a la transformación física y social de los territorios más postergados, marginales y cuya configuración físico-espacial surge de manera informal.

Las acciones tendrán inicio sobre las zonas del Municipio con menores Índices de Desarrollo Humano y Calidad de Vida, tratando de saldar una deuda social histórica acercando las instituciones a los barrios más humildes.

El modelo de intervención del territorio elaborado comprende simultáneamente la transformación física, la intervención social, la gestión institucional y la participación comunitaria;

buscando promover el progreso y la equidad territorial.

Las acciones incluyen un Programa Integral de Desarrollo de Viviendas, la Regularización Dominial y la Recuperación del Espacio Público, ampliación de infraestructura escolar y equipamiento comunitario.

10.3.1. PLANES DE DESARROLLO DE VIVIENDA SOCIAL

Se busca instrumentar múltiples planes para el desarrollo de viviendas, adecuados a cada realidad social, con fines específicos. Estos abarcan desde la totalidad de la vivienda hasta remodelación, refacción y ampliación. Los mismos constarán de las siguientes líneas:

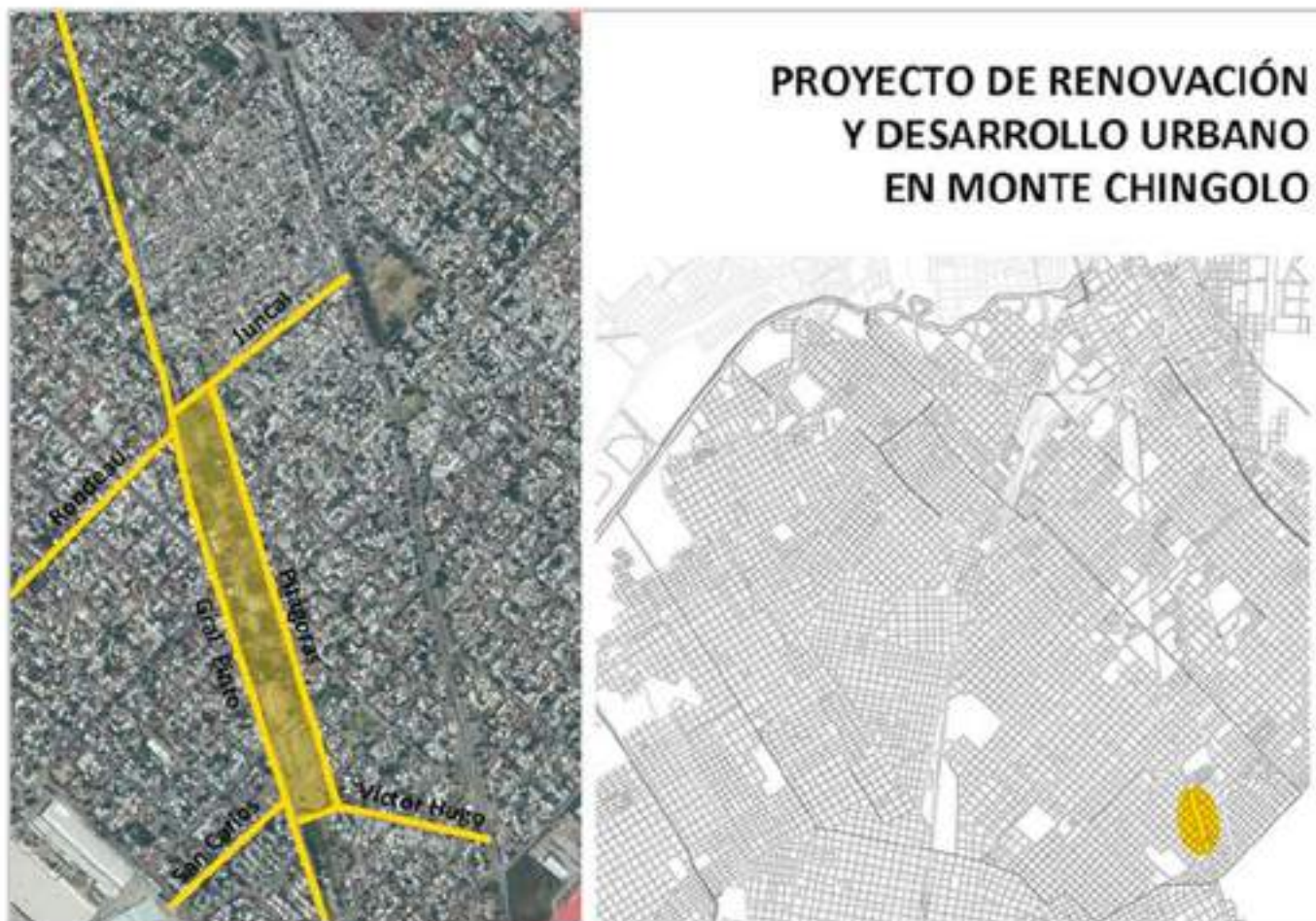
10.3.1.1. PLAN PARA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA MONTE CHINGOLO

Caracterización del problema:

Plan para construcción de Viviendas para grupos familiares afectados por el esponjamiento producido por la apertura de la trama urbana en las urbanizaciones de los asentamientos existentes.

Solución propuesta:

Se proyecta la creación de un conjunto de viviendas multifamiliares en una de las pocas parcelas disponibles en los terrenos del ex ferrocarril Provincial en Monte Chingolo. Haremos los respectivos acuerdos para lograr la transferencia de los predios y con el apoyo de la Nación, la Provincia y organismos multilaterales lograremos concretar este ambicioso plan de viviendas.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.3.1.2. PLAN DE VIVIENDA PARA TRABAJADORES SINDICALIZADOS

Solución propuesta:

Se proyecta un plan de vivienda para Trabajadores Sindicalizados en terrenos fiscales en los cuales se comparte el esfuerzo de la creación de viviendas, otorgando las tierras a las organizaciones para que ellas desarrollen los emprendimientos.

10.3.1.3. PLAN PARA VIVIR MEJOR

Solución propuesta:

El Plan Para Vivir Mejor está destinado a obras de mejora, refacción y ampliación para grupos familiares que no aplican para líneas crediticias.

10.3.1.4. PROGRAMA CIUDAD SOCIAL

Solución propuesta:

Convenios con el Banco Ciudad para la implementación del Programa Ciudad Social para adquisición, refacción o construcción de viviendas.

10.3.2. Proyecto de Renovación Urbana y Desarrollo Monte Chingoo

Caracterización del problema:

En Monte Chingolo existe una gran franja de tierra que alguna vez perteneció al tendido ferroviario cuyos límites son las calles Gral. Pinto, Rondeau, Pitágoras y San Carlos. Las grandes áreas de superficie resultantes de esta recuperación de predios en desuso, darán lugar a grandes desarrollos habitacionales y de equipamiento urbano. Todo un hito en el nuevo Lanús propuesto.

Solución propuesta:

Se sumara infraestructura educativa, social cultural y comunitaria para el desarrollo de este nuevo eje social. Donde se proyecta construir conjuntos de vivienda social que se dispongan

a lo largo de un gran parque lineal equipado para brindar actividades a todo el barrio.

El desarrollo será una articulación de esfuerzos con el Gobierno Nacional, el Gobierno Provincia y organismos multilaterales, para que juntos se pueda hacer realidad este cambio. La forma de concreción de las iniciativas será de acuerdo a los distintos planes proyectados, de manera de lograr el acceso a la vivienda a todos los estamentos sociales. Este caso será el modelo de ocupación territorial que se aplicara en nuestra gestión.

10.3.3. Urbanización de Villas y Asentamientos, acompañado por la Regularización Dominal

Solución propuesta:

Se trabajara en alcanzar la urbanización de las villas y asentamientos del Municipio como base para alcanzar la igualdad social. Para lograr una efectiva integración de estos barrios a la trama urbana, las obras que se realizarán incluyen, además de la construcción de viviendas, la apertura y pavimentación de calles, la dotación de todos los servicios de infraestructura (agua, cloacas, desagües pluviales, electricidad) y la prolongación de los recorridos de las líneas del transporte público en las villas más extensas. Asimismo, el desarrollo del equipamiento comunitario destinado a salud, deportes, educación y cultura. Lograda la apertura de las calles, se aumentará la interconexión vehicular del barrio con los barrios circundantes y la reparación de la continuidad en la trama urbana. La transformación de cada villa en un barrio más de la ciudad supone también una redistribución de las tierras a través del ordenamiento parcelario en concordancia con la normativa vigente. Una vez realizado este reordenamiento con el consenso de los vecinos, se reubican las viviendas y se construyen nuevas

a través del sistema de autoconstrucción.

Paralelamente a la urbanización, se realizarán otras acciones tendientes al mejoramiento de las condiciones de vida de los sectores más degradados de las villas que presentan situaciones de emergencia sanitaria y habitacional. Las tareas que se realizarán son: tendido de red eléctrica para iluminación de calles y para llevar electricidad a todos los hogares; instalación de redes sanitaria y cloacal; mejoramiento de pasillos, entre otras.

Se brindará asistencia para que los vecinos logren obtener la titularización de los predios en los que habitan, articulando las acciones con la Nación y la Provincia en los casos que fuese necesario. También se tramitará la titularidad de los inmuebles construidos en terrenos fiscales, transmitiendo su dominio a quienes por distintas vías hayan sido o sean sus adjudicatarios.

Los vecinos deben ser dueños de sus parcelas. Regularizar su situación dominial es imprescindible para alcanzar la plena inclusión dentro de su barrio. Hay quienes llevan tres generaciones viviendo en un mismo lugar y sin embargo no son titulares de las mismas. Son ciudadanos a los que el Municipio no les reconoce sus derechos ni los hace partícipe de sus obligaciones. La Municipalidad realizará los trámites de escrituras sociales en el marco de la Ley 10.830, articulando las acciones con la Escribanía General de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Algunas de las villas afectadas por los planes de urbanización son las siguientes:

- Iliasa
- Acuba
- La Fé
- 10 de Enero
- Honor y Dignidad
- Azul
- La Maquinita
- La Pampa
- Villa Jardín
- Sapito

- Luján
- 7 de Enero
- Unidad y Lucha
- Tierrita

10.3.4. Recuperación del espacio público

El uso del espacio público es central, la vida ciudadana se desarrolla mayoritariamente en la calle, en las plazas y en los parques. Para lograr esto se incorporará toda la infraestructura municipal al servicio de ello, promoviendo la cultura, esparcimiento, brindando servicios, utilizando sus juegos o simplemente estando.

Los lugares más seguros son los más concurridos. Por ello se dotará de usos y funciones al espacio público coordinando actividades recreativas para niños, adolescentes, adultos y adultos mayores. Para lograr así que los vecinos puedan disfrutar de sus ratos de ocio en las plazas como lo hacían nuestros mayores, y no encerrados, presos de la inseguridad que nos margina y cede a la delincuencia los espacios que deberían ser del disfrute y el solaz de todos los vecinos.

10.3.4.1. PLAN DISFRUTEMOS NUESTRAS PLAZAS

Solución propuesta:

Este plan consiste en dotar a las plazas y parques de infraestructura y equipamiento adecuados para todos los vecinos. El objetivo es trabajar en forma sistémica, modelizando una plaza tipológica para después aplicar el modelo sobre cada uno de los espacios verdes, adecuándolo a las características específicas de cada implantación, en especial a las especies verdes. Se proponen distintas actividades que se desarrollarán en cada espacio verde, entre ellas deportivas, de relax y recreativas, para los distintos grupos etáreos, con equipamiento específico para la integración social en el espacio público.

Nuestras Plazas contará con juegos infantiles seguros, áreas de descanso y recreación para adultos mayores, equipamientos para actividades físicas, una pista para caminar o correr, mesas de ping pong y ajedrez, una cancha multideportes con iluminación, bebederos, bancos y un canil para mascotas. Todo ello en un ambiente que se proyecta iluminado, seguro y cuidado.

Asimismo, se busca implementar un plan de

mantenimiento de plaza y parques porque solo el mantenimiento preventivo asegura la durabilidad y cuidado del espacio público.

En este marco, se coordinarán también, en forma gratuita, clases recreativas de actividad física para todas las edades. Convocando a nuestros docentes, y a los profesores de los distintos clubes de barrio para alcanzar la plena oferta de actividades al aire libre en el espacio público



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

RECUPERACIÓN DE LOS GRANDES PARQUES: GRAL.SAN MARTIN, EVA PEROÓN- VELÓDROMO Y PIÑEIRO.

Caracterización del problema:

Parque Gral. San Martín: El parque presenta un estado de abandono total, pese a ser uno de los espacios públicos preferido por los vecinos de Lanús. La degradación de sus instalaciones y su falta de mantenimiento hacen que disfrutarlo se convierta en una difícil tarea. Los juegos infantiles están en pésimo estado, la pista de atletismo sin mantenimiento y la cancha carece de pasto

Solución propuesta:

Se propone la renovación del parque a partir de la puesta en valor de sus espacios, para que sea nuevamente el epicentro de actividades físicas y recreativas de los vecinos. Nuevos juegos para niños, renovación de la pista atlética, diseño de nuevas áreas de descanso para los adultos mayores y áreas de actividades físicas para adultos. Una nueva cancha de fútbol con iluminación para uso nocturno.



Caracterización del problema:

Parque Eva Perón - Velódromo: Este tradicional espacio público de Lanús se encuentra totalmente abandonado, no solo por el pésimo estado de la pista sino también por el marcado deterioro de las instalaciones, especialmente los juegos infantiles. La actual falta de equipamiento adecuado provoca el mal uso de las instalaciones, hecho que acrecienta la degradación y el deterioro de lo poco que existe.

Solución propuesta:

Se propone la puesta en valor integral del parque, renovando su pista de ciclismo y equipándolo con áreas de esparcimientos para niños, adultos y adultos mayores; entre ellas una pista de skate para jóvenes. Construyendo, a su vez, un anfiteatro para que la cultura sea

parte del parque, con funciones populares al aire libre, con la característica relevante, que lo proyectamos bajo nivel para que sea inundable, actuando como retén de las grandes lluvias. Así, su superficie será un aliviador de los momentos iniciales de las grandes tormentas que son los que producen los mayores problemas de inundaciones. Este anfiteatro se incorporará a una serie de aliviadores de pluviales de mayores dimensiones, diseñados para evitar las inundaciones en el Municipio.

Se estima que la periodicidad de las inundaciones no ocurrirá más de una vez cada dos años. Cuando eso suceda, el área del anfiteatro quedará fuera de funcionamiento en un lapso aproximado de 15 días para su limpieza, antes de volver a recibir público.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

Caracterización del problema:

Parque Piñeiro: Este parque, es el que muestra mayor abandono y negligencia. Las instalaciones carecen del más mínimo mantenimiento.

Solución propuesta:

Con la puesta en valor, los vecinos recuperarán un espacio público para realizar actividades al

aire libre, dado que con este plan se busca que las plazas y parques sean la continuidad de las casas del barrio. Para ello se trabajará en dotar al parque de juegos y equipos para todos los grupos etáreos, desde niños a adultos mayores por que el equipamiento permite la apropiación del espacio por parte de los vecinos.



1-Pista de atletismo.
2-Pérgola-espacio de descanso,
mesas de ajedrez.
3-Sector deportivo (fútbol y
básquet)

4-Juegos infantiles.
5-Gimnasio para adultos.
6-Juegos: ping pong y metegol.
7-Canil.
8-Cancha de fútbol.

9-Construcciones existentes,
10-Jardín de infantes.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.3.4.2. PLAN PLAZAS PARA LANÚS

Caracterización del problema:

Actualmente el municipio cuenta con numerosas "plazas" o espacios verdes, la mayoría en estado de abandono, que están muy lejos de permitir el esparcimiento de los vecinos, ya que se han convertido en lugares donde la suciedad y el abandono se adueñaron del lugar.

Solución propuesta:

Las plazas son espacios urbanos de encuentro, de actividad social, de juegos y actividades para todas las edades y es por ello que el plan consiste en convertir en plazas los espacios verdes que hoy no pueden ser usados por los vecinos

para que la recreación y las actividades lúdicas estén al alcance de toda la comunidad.

El esparcimiento de la comunidad es un tema que debe tomarse con la seriedad que las actuales autoridades manifiestan no tomarlo.

Por ello, se propone la reconversión de las plazas y de los espacios verdes abandonados en plazas y parques equipados, modernos y seguros, en los cuales la arquitectura y la iluminación jueguen un papel fundamental a favor de los vecinos.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.3.4.3. PLAN PARQUES Y PLAZAS SOLIDARIAS.

Solución propuesta: Se plantea otorgar en concesión a Cooperadoras de Hospitales, Escuelas, Hogares, ONG y otras entidades de bien público el servicio de kioscos, minibares y baños en las plazas y parques, a fin de dotar de servicios mínimos adecuados para la comodidad y seguridad del vecino en el espacio público.

10.3.4.4. PLAN DE RECUPERACIÓN DE LA MARGEN DEL RIACHUELO.

Caracterización del problema:

La margen del Riachuelo que hoy se puede observar es la imagen de la desidia y el abandono de Lanús. Basurales clandestinos, presencia de

roedores, residuos y abandono enfrentan la realidad de lo que se podría tener y disfrutar. Será deseable que, en momentos donde ACUMAR está llevando a cabo un arduo trabajo sobre el área, el Municipio se sume de manera activa a las mejoras para recuperar un bien de gran valor territorial.

Solución propuesta:

Por ello es que se propone la recuperación de la margen del Riachuelo, con limpieza, erradicación del volcado clandestino de residuos, arbolado y diseño de un parque lineal costero que permita actividades recreativas para los vecinos.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano – Municipalidad de Lanús

10.3.4.5. PARQUE LINEAL SOBRE LA EX TRAZA FERROVIARIA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES EN MONTE CHINGOLO.

Solución propuesta:

Se pretende transformar los predios en desuso de la ex traza ferroviaria en un parque lineal, con equipamiento para el desarrollo de actividades físicas y recreativas. El corte de la trama urbana actual se convertirá en un eje de desarrollo comunitario para que disfruten los vecinos.

10.3.5. Gestión de los residuos sólidos urbanos.

La política propuesta en Residuos Sólidos Urbanos no apuntará a instalar consignas política-

mente correctas pero falsas o incumplibles. Por eso, se descarta la consigna del reciclaje como la solución única y final para los RSU.

El propósito del Municipio, además de tener una política de separación y selección, es contar con un plan de tratamiento integral que permita pasar de un paradigma en el que la basura es un desecho, a otro en el que la basura es un bien con valor. En ese sentido, no se pretende desarrollar la idea del reciclaje sin más, sino concientizar que en una casa se generan distintos tipos de residuos y que cada uno requiere un tipo de recolección y tratamiento diferencia-

do, ya sea para su reconversión en valor o para su disposición segura diseñar políticas que hagan operativa la conciencia ambiental de la población y no reclamar a la sociedad sólo para eludir el compromiso que le impone su condición, se pondrá el énfasis en el mecanismo de recolección diferenciada como complemento imprescindible de la separación en origen.

Así, Lanús tendrá un sistema de recolección diferenciada de los diversos tipos de residuos que se producen en un hogar: reciclables (se recolectarán en bolsa verde); orgánicos (se recolectarán en bolsa negra) y un mecanismo distinto y adecuado para medicamentos vencidos; pilas y baterías; residuos informáticos; neumáticos en desuso; lámparas de bajo consumo, etc.

Se propone implementar un programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos que constará de separación en origen, recolección diferenciada, clasificación, acopio, envasado, procesamiento de los residuos en cooperativas de trabajo (con separación y clasificación de residuos) y, finalmente, la comercialización a cargo de estas últimas.

A los efectos de conseguir la participación de la población se llevarán adelante diversas estrategias de divulgación y educación ambiental con los vecinos. Se focalizará el trabajo escolar como centro de divulgación y enseñanza familiar para el tratamiento de los residuos domiciliarios.

10.3.5.1. PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS URBANOS SÓLIDOS.

Caracterización del problema:

Las nuevas tendencias apuntan hacia el máximo aprovechamiento de los productos incorporados en los residuos como papel, vidrio, plástico, etc. La recolección indiferenciada sólo permitiría la recuperación separando mecánicamente cada producto en plantas de recicla-

do, operaciones innecesarias si se establecen los medios para la separación de estas fracciones. Por otro lado, la mezcla de los residuos origina pérdidas de valor, ya que la basura limpia se contamina con otras fracciones.

La recolección diferenciada de residuos es necesaria para obtener productos separados, limpios y con alto valor. Los lineamientos generales de la recolección diferenciada son:

- Reducir la producción general de residuos.
- Aprovechar y recuperar todo lo posible.
- Gestionar de forma controlada la eliminación de las fracciones restantes.

La recolección diferenciada ahorra no sólo recursos naturales sino también energéticos, al reutilizar productos en fases finales de elaboración. Es, además, la vía para conseguir una gestión más racional y lógica de los residuos sólidos urbanos. Su éxito y avance depende de la colaboración del vecino, quien debe ver que su participación juega un rol protagónico, para su propio beneficio y el del medio ambiente.

Solución propuesta:

Para pasar de un paradigma en el que la basura es un desecho a otro en el que la basura es un bien con valor, se pondrá en práctica un Plan de Gestión Integral de los RSU poniendo énfasis en el mecanismo de Recolección Diferenciada como complemento imprescindible de la separación en origen. El Plan que proponemos tiene dos grandes programas:

- 1.- Separación en Origen y Clasificación de Residuos Secos "Bolsa Verde" y Húmedos Orgánicos en "Bolsa Negra".
- 2.- Gestión Integral de "Residuos Especiales".

Los objetivos de la recolección diferenciada son:

- a) Lograr un adecuado y racional manejo de los residuos domiciliarios mediante su gestión integral, a fin de proteger el ambiente y la calidad de vida de la población;
- b) Lograr la minimización de los residuos con destino a disposición final;
- c) Encontrar en los materiales a reciclar materias primas que puedan reutilizarse nuevamente.
- d) Concientizar a la población de la importancia que tiene cuidar el medio ambiente.

1.- Separación en Origen y Clasificación de Residuos Secos "Bolsa Verde" y Residuos Húmedos Orgánicos en "Bolsa Negra".

Se dividirá al Municipio en zonas, garantizando que cada día por medio pase el camión recolector de Bolsa Verde, en el horario de la mañana, a contra turno de la recolección de los residuos húmedos Bolsa Negra.

Este sistema permite la recolección de residuos secos, que son llevados a cooperativas de separación y clasificación que se encargan de su comercialización, disminuyendo así el volumen enviado para la disposición final. Estas cooperativas estarán compuestas en su mayoría por ex cartoneros o recuperadores urbanos desocupados y son quienes realizarán, día a día, la revalorización de los materiales que han sido separados en origen por los vecinos. Recuperan y clasifican los materiales para su posterior comercialización y reciclado generando de este modo inclusión social a través de la creación de puestos de trabajo y difusión de una mayor conciencia.

2.- Gestión Integral de Residuos Especiales

Hay otros tipos de residuos, que por sus características requieren diversos tratamientos antes de ser enviados a su disposición final, o que pueden ser usados en otros procesos productivos o que deben tener un destino diferente al de la mayoría de los residuos. Para ellos, elaboraremos los siguientes programas:

2.1. Recolección de Aceite Vegetal Usado

El objetivo de este programa es recuperar y reciclar el Aceite Vegetal Usado (AVU), que se genera tanto en restaurantes y como en casas de familia para transformarlo en Biodiesel, un combustible menos agresivo para el ambiente. El mismo, se desarrollará en conjunto con el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible – OPDS, los centros de acopio y las empresas que transforman el AVU en Biodiesel.

2.2. Recolección y tratamiento de lámparas de bajo consumo y tubos fluorescentes

A través de la colocación de contenedores, se realizará la recolección de las lámparas de bajo consumo y tubos fluorescentes. En estos contenedores se colocará información para que los vecinos conozcan el tratamiento que se realizará y los beneficios de sumarse a este programa.

Las lámparas serán trasladadas para su tratamiento específico, separando el vidrio del metal, reciclando los mismos y alojando el gas de mercurio en filtros de carbón activado.

2.3. Recolección y tratamiento de pilas y baterías

Se colocaran contenedores en las principales plazas del Municipio, en algunas delegaciones municipales y colegios para que los vecinos descarten las pilas y baterías de uso domicilia-

rio.

2.4. Tratamiento de Residuos Informáticos

El tratamiento de estos residuos no está regulado, sin embargo articularemos un programa de recolección diferenciada de estos residuos conviniendo su entrega con el Ministerio de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

Se ubicarán los contenedores para que los vecinos descarten impresoras, CPU, monitores, teclados, mouses, y todo el arco de implementos informáticos y serán llevados a la Unidad Penitenciaria N°1 de Olmos, donde funciona la primera Planta Pública de Reciclado y Recuperación de Productos Informáticos usados en la provincia de Buenos Aires, que forma parte del Programa de Disposición de Tecnología en Desuso (DTD).

2.5. Gestión Integral de Neumáticos en Desuso

Atendiendo de manera directa las necesidades ambientales y sanitarias de toda la comunidad, se incluirá la Gestión Integral de los Neumáticos en Desuso, con el ánimo de modificar la mala disposición que se le dio a éste tipo de residuos en todo el Municipio. Igualmente se busca mitigar el potencial riesgo sanitario asociado a la propagación del dengue en épocas estivales.

La propuesta de gestión contempla la logística de recolección de los neumáticos en desuso (en forma separada del resto de los residuos) provenientes tanto de usuarios particulares como de empresas de transporte, gomerías, talleres de reconstrucción, entre otros, que serán trasladados hacia su destino final y posteriormente transformados, en la planta industrial de tratamiento específica.

Este procedimiento permitiría una ocupación más eficiente de los terrenos sanitarios y la

aplicación de los triturados como ingrediente en la mezcla de asfaltos para caminos, como aditivo del piso de canchas de césped sintético o para la fabricación de otros productos a partir del polvo de goma, por ejemplo.

2.6. Gestión Integral de Medicamentos Vencidos y/o Fuera de Uso

El servicio de recolección de medicamentos vencidos y / o en desuso domiciliarios se brindará por intermedio de las Farmacias del Municipio que adhieran voluntariamente al Programa que se concretará a través de la firma de un convenio con el Colegio de Farmacéuticos de la Provincia de Buenos Aires.

2.7 Puntos Limpios

Hay muchos residuos domésticos, como colchones, sobrantes de pinturas, carpinterías para desechar, o electrodomésticos, para los que no existen forma de descarte y que no deben ser arrojados a vía pública, y que por su tamaño, o porque son muy contaminantes, no deben arrojarse a la basura normal.

Crearemos a lo largo del Municipio Puntos Limpios, que son instalaciones cerradas y vigiladas para la recolección diferenciada en la que se recibirán, previamente seleccionados y de manera gratuita, ciertos tipos de residuos domésticos para tratarlos de manera adecuada y evitar que nuestro medio ambiente se deteriore.

En un Punto Limpio podremos descartar, en contenedores diferenciados de gran tamaño, los siguientes tipos de residuos:

- Escombros de obras menores domésticas (hasta 1 m³/persona y día)
- Electrodomésticos (heladeras, lavarropas,

etc.)

- Equipos electrónicos (computadoras, televisores, aparatos de video, etc.)
- Madera (mesas, sillas, armarios, etc.)
- Muebles y enseres (colchones, camas, etc.)
- Pilas y baterías (alcalinas, salinas, botón, etc.)
- Fluorescentes
- Radiografías
- Envases de aerosoles y productos peligrosos (disolventes, pinturas, plaguicidas, etc.)

10.3.5.2. ERRADICACIÓN DE BASURALES A CIELO ABIERTO.

Caracterización del problema:

Los basurales a cielo abierto constituyen un foco constante de contaminación y de riesgo sanitario. Debemos trabajar para que los vecinos no arrojen sus residuos en estos lugares, directa o indirectamente, desconociendo la magnitud del daño que así se generan.

Solución propuesta:

Se trabajara fuertemente para la erradicación de basurales a cielo abierto existentes y en la puesta en valor de los sitios afectados por estos. Transformaremos estos lugares contaminados en espacio públicos saludables para uso comunitario.

En este marco, se impulsan distintas acciones y medidas tendientes a alcanzar las metas planteadas: evitar la contaminación del medio ambiente y la afectación de la salud causada por la mala gestión de los residuos generados por las actividades humanas.

- Mapa de basurales a cielo abierto. Consiste en el relevamiento y georreferenciación de basurales a cielo abierto a fin de conocer el diagnóstico, nivel de contaminación de los suelos y planes de remediación.

- Actividades de Sensibilización y Concientización. La problemática ambiental de los residuos sólidos urbanos es complejo y requiere de un abordaje integral e interdisciplinario. Educación ambiental para todos los niveles educativos y, muy especialmente, para los vecinos cercanos a estos focos de contaminación es sin dudas la herramienta fundamental para alcanzar la erradicación definitiva de los mismos.

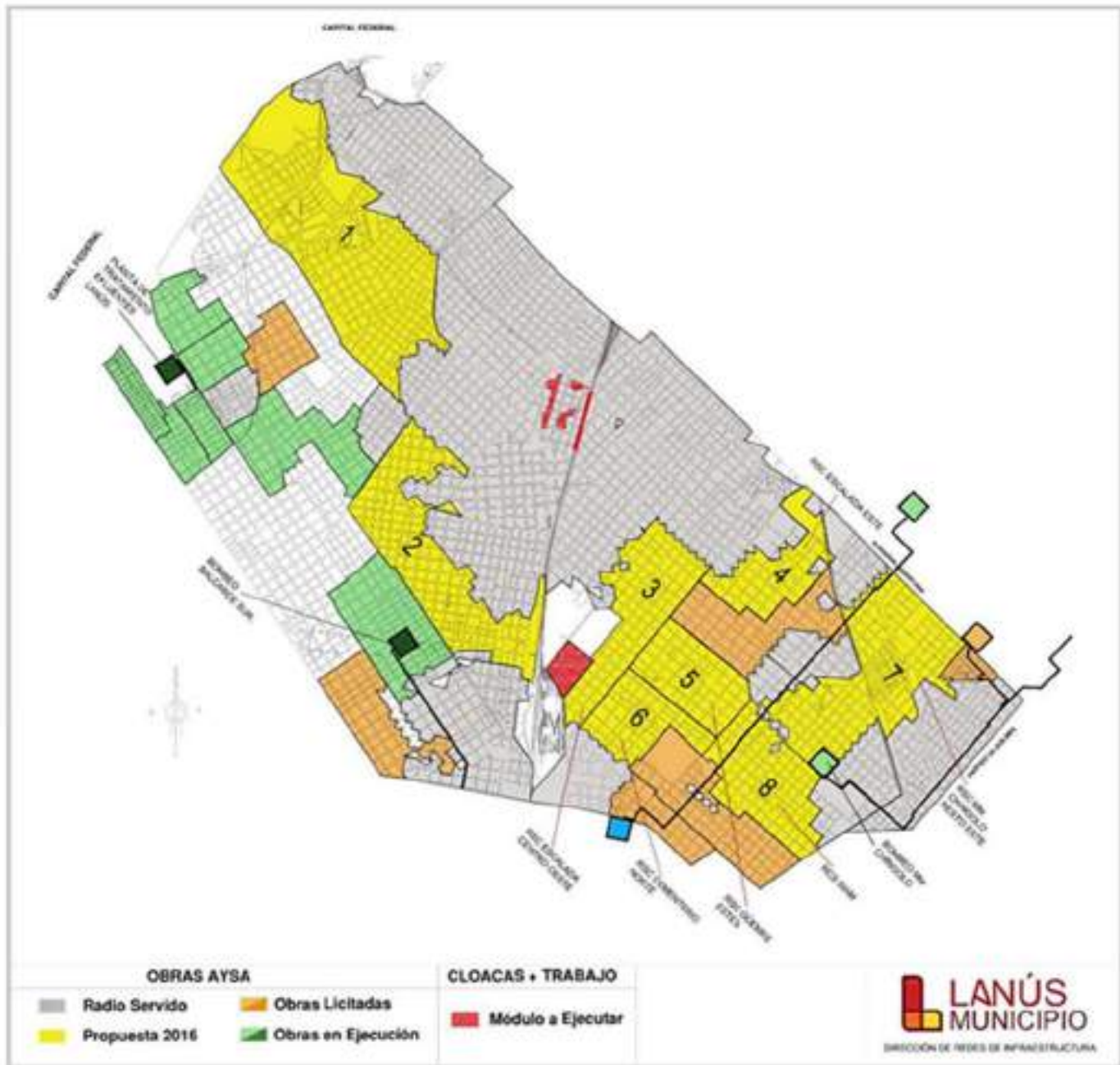
10.3.6. AMPLIACIÓN DE LA RED CLOACAL.

Caracterización del problema:

Lanus tiene una deuda, ya impostergable, con los vecinos respecto de la red cloacal. El municipio tiene una cobertura únicamente del 38%.

Solución propuesta:

El plan de ampliación de la red apunta a cubrir la totalidad del municipio para extender la red de cloaca a todos los vecinos mediante una serie de planes sucesivos de obras.



11. Conclusión

El Plan Estratégico Territorial para el Municipio de Lanús pone en evidencia dos puntos clave para el desarrollo de las potencialidades y oportunidades dentro de su propio territorio y en el vínculo con sus vecinos inmediatos.

En primera instancia, se hace un serio foco en el desarrollo de un marco propicio para la generación de acceso a bienes y servicios básicos donde el hábitat juega un papel principal para revertir la actual situación de ser un municipio de grandes y marcadas condiciones de desigualdad, es decir, construir un futuro basado en condiciones igualitarias y equitativas buscando satisfacer las necesidades básicas en todos aquellos sectores y/o grupos sociales que a lo largo de la historia han sido relegadas, convirtiéndose en un problema que no debe postergarse más.

En lo concerniente a infraestructuras, la ampliación de la red de cloacas, en conjunto con los proyectos actualmente en cartera o a ser incluidos en un periodo próximo, buscan solucionar los problemas de la vivienda de los deciles más desfavorecidos y la ampliación del equipamiento de salud, seguridad y educación, presentan soluciones para las deudas sociales del pasado y cuya concreción dará inicio a la posibilidad de potenciar el municipio a partir de todas las fortalezas con las que cuenta. Ya no

mirando al pasado en busca de mejorar sus problemas históricos, sino con un claro objetivo futuro de crecimiento y desarrollo.

Los lineamientos estratégicos propuestos interactúan entre sí con una marcada vocación de mejorar la calidad de vida de los vecinos respecto a lo residencial y el esparcimiento. También se persigue el fortalecimiento de políticas públicas de corto, mediano y largo plazo que apuntalen el desarrollo del municipio mediante el comercio, la producción y las mejoras en el transporte, con el fin de que los vecinos de Lanús se desarrollen integralmente dentro del municipio con instituciones fuertes en un estado de derecho.

El modelo deseado, esa imagen que remite a un territorio planificado, donde las oportunidades se brindan por igual a todos sus habitantes sin restricciones, con seguridad jurídica, transparencia y fortaleza de los mecanismos del estado es el objetivo último para poder garantizar necesidades satisfechas, un marco propicio para la creatividad y el desarrollo de la innovación, acceso a las oportunidades y al derrame. Es decir, crear las condiciones necesarias para que el Partido de Lanús sea un centro urbano que brinde a sus habitantes una calidad de vida óptima.

Bibliografía

- Torrente, E. (2004) Planificación Ambiental del Municipio de Lanús, Buenos Aires, Argentina.
- de Paula, A. S. J., Gutiérrez, R. y Viñuales, G. M. Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús, 1536-1944. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene". (1974)
- Pedroza, Gustavo; Loiseau, Claudio; Quiroga, María Sol y López, Gustavo. Lanús, espacio urbano y patrimonio. Remedios de Escalada: Ediciones de la UNLa (2010)
- Tesis de Maestría en Planificación y gestión del medioambiente y los recursos naturales. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Torres, H. (1993) El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990). Buenos Aires: FADU-UBA (2001)
- Vapñarsky, C. Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. La aglomeración del Gran Buenos Aires. EURE. Vol. 27 (80), pp. 33-56. (2000)
- Di Virgilio, María Mercedes; Vio, Marcela. LA GEOGRAFÍA DEL PROCESO DE FORMACIÓN DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. Versión preliminar (2009)
- Rodríguez, María Carla. Las políticas habitacionales argentinas post 2001: Entre la gestión de la "emergencia" y la emergencia de la producción autogestionaria. OSERA Nro. 3 – Conicet, Área de Estudios Urbanos, Instituto de Investigaciones Gino Germani - FSOC-UBA-Argentina (2009)
- Rodríguez, María Carla. "Autogestión, políticas del hábitat y transformación social". Espacio Editorial. Buenos Aires. (2009)
- Rodríguez, M. C; Di Virgilio. Políticas del Hábitat, desigualdad y segregación socioespacial. AEU-IIGG-FSOC-UBA y Grupo Argentina de PS-HHICAL. Buenos Aires (2007)
- Vio, M. Contribuciones del Programa Federal de Construcción de Viviendas a la Producción de la Ciudad Metropolitana, en el periodo 2004-2008. Análisis de caso en el marco de Tesis Doctoral. FLACSO Argentina (mimeo), Buenos Aires (2009)
- Vecslir, Lorena; Blanco, Jorge. MOVILIDAD COTIDIANA Y REESTRUCTURACIÓN DE LA CENTRALIDAD EN EL SUR DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. XIII Seminario Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Salvador, Brasil (2014)
- Clichevsky, Nora. Pobreza y Políticas Urbano-Ambientales en Argentina. Serie Medio Ambiente y Desarrollo. ONU, Departamento de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos. CEPAL Santiago de Chile (2002)
- LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DEL SUELO. Decreto – Ley 8912/77. Texto Ordenado por Decreto 3389/87 con las modificaciones del Decreto-Ley N° 10128 y las Leyes N° 10653, 10764, 13127, 13342 y 14449.
- Código de Planeamiento Urbano y Edificación del Partido de Lanús.

- Arq. Miguel Ángel VIGLIOCCO. Ficha nº 3 del Taller ELEMENTOS DE ECONOMIA URBANA. UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA – FAC. DE ARQUITECTURA Y URBANISMO. La Plata, 2011. (Primera Edición: 1986).
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial- DPOUyT. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. (2007).
- Plan Estratégico Territorial (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2008).
- Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA) Cuenca Hidrica Matanza-Riachuelo y el trabajo especial relacionado con las curtiembres en ACUBA (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo).
- Lineamientos Estratégicos para la región Metropolitana de Buenos Aires (Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, 2006-2007).
- Lineamientos de Ordenamiento Territorial y Criterios para la actualización de los instrumentos normativos del Partido de Lanús (2009).
- Proyecto Urbano Integral para el Área de Puente Alsina (2010).
- Plan Quinquenal Urbano (2011)
- García Ortiz, Griselda. El camino ribereño de la Cuenca Matanza Riachuelo: su construcción hermenéutica y real. VRBE et IVS, revista de opinión jurídica Nro. 72. Pp. 25-31. Buenos Aires (2014).
- http://www.juntosporlanus.com.ar/area/lanusproductivoymoderno/oportunidades_de_trabajo/
- <http://www.ilo.org/sector/activities/topics/u>
- <http://www.ilo.org/sector/activities/topics/urban-economy/lang--es/index.htm>
- http://www.juntosporlanus.com.ar/area/lanusproductivoymoderno/oportunidades_de_trabajo/
- http://www.juntosporlanus.com.ar/area/lanusproductivoymoderno/descentralizacion_y_estado_inteligente/



Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Hipólito Irigoyen 260 • C1086AAB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Paseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ABC
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina
(54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732