



PROYECTO DE LEY

Plan de Reparación y Mantenimiento de Aceras y Cruces peatonales

Artículo 1º.- Créase el Plan de Reparación y Mantenimiento de Aceras y Cruces peatonales, en adelante "el Plan", que tendrá como objetivo prioritario garantizar el tránsito y la accesibilidad para personas con discapacidad, personas con movilidad reducida y adultos/as mayores en aceras y cruces peatonales.

Artículo 2º.- El Plan será formulado y ejecutado por la Autoridad de Aplicación, dando cumplimiento a las obligaciones, características y plazos estipulados en el artículo 4º de la presente.

Artículo 3º.- La Autoridad de Aplicación está obligada a:

- a. Convocar a las Juntas Comunales en un plazo no mayor a treinta (30) días de sancionada la presente, para que formen parte activa en la formulación del Plan, su ejecución y fiscalización en el transcurso de las diferentes etapas, en virtud de las atribuciones y prerrogativas establecidas en la Ley 1777.
- b. Convocar y propiciar la participación de las asociaciones de la sociedad civil representativas de las personas con discapacidad en la formulación del Plan, en concordancia con los preceptos establecidos en la Ley Nacional 26378.
- c. Formular el Plan de Reparación y Mantenimiento de Aceras y Cruces peatonales, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de haberse cumplido con lo establecido en los incisos a. y b. del presente artículo.
- d. Encomendar a cada Junta Comunal el relevamiento del estado de las aceras y cruces peatonales en el área territorial de su competencia, como instancia previa a la formulación del Plan y respetando los plazos aquí estipulados.

Artículo 4º.- El Plan de Reparación y Mantenimiento de Aceras y Cruces peatonales, debe establecer las siguientes características para los vados destinados a eliminar el desnivel entre la acera y la calzada:

- a. El área central del vado debe coincidir con el ancho de la senda de cruce peatonal.
- b. Se debe evitar la presencia de pendiente y contrapendiente producida cuando las capas de asfalto elevan el nivel de la calzada.
- c. Al elevarse la calzada debe cuidarse la seguridad peatonal en los costados de la senda y debe haber señalización háptica para ciegos.
- d. El diseño del vado y del cruce peatonal deben garantizar que el peatón no se vea obligado a franquear cunetas o lechos rebajados, debiendo preverse el escurrimiento del agua.



Artículo 5º.- Cuando las obras vinculadas o no al Plan interrumpan la circulación peatonal, se instalará sobre la calzada una pasarela de no menos de noventa (90) centímetros de ancho con una baranda exterior de defensa debidamente señalizada. Se establece la prioridad del tránsito peatonal sobre el vehicular, los estacionamientos permitidos y las bici-sendas existentes. Esta pasarela debe garantizar la accesibilidad física para todos/as y el correcto acceso a los ingresos de edificios.

Artículo 6º.- El Poder Ejecutivo designará la Autoridad de Aplicación.

Artículo 7º.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTACIÓN

Señora Presidenta:

Los peatones se encuentran en riesgo permanente de tropiezos y caídas en la vía pública, principalmente las personas con discapacidad y adultos mayores. Las caídas producen lesiones, muchas veces discapacitantes y como secuela pueden llevar al aislamiento e inclusive a la muerte.

Según datos proporcionados por las Dras. Giber y Quintar, del Área Evaluación de Caídas en Adulto Mayor del Hospital Italiano en estudios médicos realizados entre Septiembre del 2009 y Febrero del 2017, donde se evaluaron 820 adultos de 80 años de edad promedio, 515 presentaron caídas; de estos 3 de cada 4 se cayeron en la vereda, no exclusivamente (384 personas), más de la mitad se cayeron exclusivamente en la vereda (271 personas), la mayoría porque tropezó (7 de cada 10).

El mal estado de las veredas y rampas/vados de CABA representan un serio riesgo para los peatones, sea que caminen o rueden en sillas de ruedas, scooters o cochecitos de bebé. Según el relevamiento del estado de veredas y rampas/vados en comunas de CABA realizado por Fundación Rumbos con el apoyo de REDI (Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad) entre abril y junio de 2017, en un recorrido de 96 cuadras, relevando 851 frentes de edificios, 286 rampas y 733 árboles, los resultados fueron:

- 84% de los 851 frentes ponen en riesgo a los peatones: el 58% por baldosas flojas, rotas, hundidas, elevadas o faltantes y el 49% por tapas flojas, rotas, hundidas, elevadas, faltantes o con su perímetro roto.
- El 15% de los 733 árboles levantan la vereda dificultando el paso peatonal.
- El 69% de las 286 rampas ponen en riesgo a los peatones: 30% por desniveles de entre 2cm y 7cm, 28% por rotura perimetral de la rampa y 25% por señalización defectuosa para ciegos y personas con baja visión.

Otro problema concierne la presencia de pendiente y contrapendiente que se produce, por ejemplo, cuando las capas de asfalto elevan el nivel de la calzada generando un obstáculo insalvable o de alto riesgo para usuarios de sillas de ruedas, scooters o cochecitos de bebé. Franquear cunetas o lechos rebajados (canaletas de desagüe) traba la circulación de quienes se trasladan sobre ruedas. El deteriorado estado de las veredas impide a las personas con discapacidad y adultos mayores circular por la vía pública a fin de realizar actividades básicas tales como educarse, obtener y conservar un empleo, recibir servicios de salud, abastecerse, socializar y disfrutar del esparcimiento.

Como Estado nos hemos comprometido a partir de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Ley 26.378, vigente en todo el territorio del país con rango constitucional a promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales para todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. La dificultad para circular por la vía pública con autonomía y seguridad, obliga a las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida y adultos mayores a permanecer reclusos, con efectos perjudiciales a nivel emocional, psicológico y físico.



Las principales barreras que encuentran las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida y adultos mayores conciernen el transporte público y la circulación por el espacio urbano de CABA.

Según la Encuesta Anual de Hogares 2011 realizada por la Dirección General de Estadística y Censos del Ministerio de Hacienda GCBA, más de la mitad de estas personas encuentran problemas u obstáculos para acceder al transporte público (57,0%) y aproximadamente 4 de cada 10 encuentra problemas u obstáculos en veredas y calles (35,7%).

Los graves problemas de accesibilidad en la vía pública y en el transporte dificultan en gran medida el acceso de las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida a la educación en todos sus niveles y los excluye del mundo laboral. Esto compromete la capacidad de auto sustentarse, aumentando el empobrecimiento de estas personas y de sus familias. “...mientras en la población total 61 de cada 100 trabajan o buscan trabajo, en la población con dificultad apenas lo hacen 32 de cada 100. (...) la población con dificultad desocupada duplica a la población total” [Dirección General de Estadística y Censos. Ministerio de Hacienda GCBA. Encuesta Anual de Hogares 2011].

A fin de que las obras se hagan de acuerdo a las necesidades de las personas con discapacidad e, incluso, de quienes tienen movilidad reducida, es necesario que participen organizaciones de personas con discapacidad en la elaboración de las pautas de diseño, los criterios de prioridades comunales y el control de las obras realizadas. Esta participación, tal cual se plantea en el artículo 4to de este proyecto de Ley, es obligatoria según los artículos 4.3 que menciona que “En la elaboración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.” y en el artículo 33.3 donde dice que “La sociedad civil, y en particular las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan, estarán integradas y participarán plenamente en todos los niveles del proceso de seguimiento” de la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Por otro lado este proyecto reconoce las facultades otorgadas a las comunas en la Ley N°1777 ya que en el artículo 2° obliga a la autoridad de aplicación a convocar a las Juntas Comunales para que formen parte activa en la formulación del Plan, su ejecución y fiscalización. Cabe destacar que en el inciso a) del artículo 10° de la Ley 1777 encontramos que “la planificación, ejecución y control de los trabajos de mantenimiento urbano de las vías secundarias y otras de menor jerarquía” se encuentra entre las competencias exclusivas de las Juntas Comunales. En el mismo sentido el inciso e) del mismo artículo establece que “llevar adelante toda acción que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes” es también competencia de las Juntas Comunales.



Entre las competencias concurrentes de las Juntas Comunales definidas en el artículo 11° de la mencionada Ley las Juntas Comunales deben participar en la decisión, contratación y ejecución de obras públicas, proyectos y planes de impacto Comunal, así como la implementación de programas locales de rehabilitación y desarrollo urbano, la evaluación de demandas y necesidades sociales en su ámbito territorial y la participación en la formulación y ejecución de programas de desarrollo y promoción de derechos que, desarrollados por el Poder Ejecutivo, tengan incidencia en su ámbito territorial.

Por todo lo expuesto solicitamos la aprobación del presente proyecto de ley.

Firmado digitalmente por Juan Manuel Valdes
Fecha:01 03 2025 11:12:53
Legislador
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires