**ORDENANZA Nº 4.158.-**

**El Concejo Deliberante de la Municipalidad de la ciudad de San Miguel de Tucumán, sanciona con fuerza de**

**ORDENANZA:**

**Artículo 1º.-** Apruébase el Plan Director de Accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida en el Municipio de San Miguel de Tucumán, y los Planos correspondientes a las zonas y corredores de intervención prioritaria en el Municipio capitalino, y en el área céntrica y pericéntrica, que forman parte como anexo de la presente ordenanza.

**Art. 2º.-** Facúltase al Departamento Ejecutivo a disponer en el ámbito de su competencia la elaboración de proyectos y adoptar las medidas y acciones necesarias a través de las reparticiones correspondientes, para garantizar la adecuada implementación del Plan Director de Accesibilidad del Municipio y para dar cumplimiento a los objetivos y fines del convenio de colaboración recíproca, celebrado con la Nación y conforme las previsiones presupuestarias así lo permitan.

**Art. 3º.-** Comuníquese al Departamento Ejecutivo, publíquese en el Boletín Municipal y archívese.

Sala de Sesiones, 08 de octubre de 2009.

**ORDENANZA Nº 4.158.-**

# PLAN DIRECTOR DE ACCESIBILIDAD FÍSICA PARA SAN MIGUEL DE TUCUMÁN

## I. INTRODUCCIÓN:

En el marco general del mejoramiento de la calidad de vida urbana, nuestra sociedad está experimentando en las últimas décadas una positiva evolución hacia la integración de las personas con discapacidad, las que a su vez tienen una creciente voluntad de presencia y participación en el accionar social y económico de la comunidad.

La mejora de la calidad de vida de toda la población y específicamente, de las personas con capacidades, movilidad y/o comunicación reducidas es un objetivo acorde con el cumplimiento del mandato constitucional que consagra el principio de igualdad para todos los habitantes.

Los poderes públicos deben fomentar enérgicamente esa actitud con decisiones firmes que faciliten la integración plena de los aludidos conciudadanos.

Ante la necesidad de supresión de las barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte con el fin de lograr plena accesibilidad y autonomía de desplazamiento para las personas con movilidad reducida y alcanzar nuevos niveles de bienestar general, es necesario establecer disposiciones destinadas a facilitar la accesibilidad y la utilización para todos los ciudadanos de los espacios libres y edificios con concurrencia de público, así como respecto de las unidades del transporte público de pasajeros.

Vista la existencia de: la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Nº 24.449/95; ley Provincial Nº 6.830/97 sobre Régimen de Protección Integral para Personas con Discapacidad; las ordenanzas Nº 2.648/98 -Código de Planeamiento Urbano en lo referente a disposiciones generales y particulares sobre edificación-, Nº 2.114/93 -Uso de la Vía Pública-, Nº 3.159/02 -Transportes Escolares-, Nº 400/79 -Transporte Urbano-, Nº 3.713/06 -SUTRAPPA-, Nº 942/87 -Código de Tránsito-, y sus respectivas modificatorias; corresponde plasmar los instrumentos necesarios para hacer efectivo un entorno apropiado para todos, mediante la creación de adecuados mecanismos de promoción, control y sanción, específicamente en lo que atañe a la supresión de barreras.

Es necesario considerar que, mejorar las condiciones de movilidad de los mismos en el devenir cotidiano, incumbe al conjunto de la sociedad en general y del Municipio en particular. Por tal motivo, la Municipalidad de San Miguel de Tucumán, ha suscrito en fecha 8-11-06 el “Convenio de Colaboración Recíproca con la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas”, dependiente del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, el cual se encuadra en el Plan Nacional de Accesibilidad (Ley Nº 24.657)

Por dicho instrumento el Municipio de San Miguel de Tucumán se compromete a: implementar el antes citado Plan Nacional, que conlleva a modificar y/o adecuar y unificar la normativa vigente a tal efecto, tomando como base la Ley Nº 962 de la Ciudad Autónoma de Bs. As. y la Ley Nacional Nº 24.314. Así como también, a efectuar relevamientos de espacios urbanos y comunicaciones, elaborar un diagnóstico y planificar acciones.

Tomando como base tales compromisos, surge la necesidad de planificar y coordinar todas estas iniciativas, acciones y oportunidades que se le ofrecen a la ciudad para diseñar y poner en marcha el PLAN DIRECTOR que aquí se propone.

## II. OBJETIVOS GENERALES:

1º) Garantizar a las personas con capacidades de movilidad reducida el derecho a la igualdad de oportunidades de libre tránsito y accesibilidad autónoma a los servicios y ámbitos públicos, o privados de acceso público, de la ciudad, en unas condiciones adecuadas de seguridad y confort, que les permita gozar de todos, o casi todos los beneficios de los que participan el resto de los ciudadanos de San Miguel de Tucumán.

2º) Planificar, diseñar proyectos y coordinar acciones con las distintas áreas competentes de la Municipalidad y Organismos del Estado Provincial con el propósito de eliminar las barreras físicas y comunicacionales existentes que se oponen a la integración de las personas con movilidad y/o comunicación reducida en todos los ámbitos del Municipio de San Miguel de Tucumán.

## III. OBJETIVOS PARTICULARES, ALCANCES:

La plena Accesibilidad al Medio Físico se puede definir en las siguientes premisas:

- Integración Física: lograr acercarse, acceder, circular, informarse, comunicarse y hacer uso de las instalaciones.

- Integración Funcional: equipar el entorno para el pleno desarrollo de actividades, que supone disponer de facilidades en las cuales intervengan indiscriminadamente todos los actores a un mismo tiempo y espacio.

- Integración social: conseguir relacionar a personas de condición heterogénea, donde la integración social sea una realidad, respetando la diversidad.

## IV. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL:

La ciudad de San Miguel de Tucumán, y en particular el microcentro, centro dinámico de la aglomeración urbana y su área metropolitana, por su creciente grado de concentración y congestión de actividades, peatones y vehículos hoy constituye un ámbito de

riesgo para el transeúnte, pero en especial para aquel sector social conformado por las personas con capacidades de movilidad reducida; comprendiendo bajo esa denominación, no sólo a quienes tienen una deficiencia o discapacidad permanente (física, mental o comunicacional), sino a todas aquellas personas que, transitoria o eventualmente poseen alguna clase de impedimento o limitación que los coloca en una situación de minusvalía (lesionados temporales, operados, enfermos, ancianos, niños, personas de talla pequeña, embarazadas a partir del 5º mes, madres con bebés en brazos o cochecitos, personas que portan cargas pesadas o voluminosas, obesos, hipoacúsicos, amblíopes, daltónicos, etc.).

Según se calcula en la provincia, sólo la población con capacidades especiales alcanzaría los 120.000 tucumanos, un 20% de la población ciudadana (7,1% de la población total del país). En el NOA el 26% de los hogares alberga al menos un discapacitado, predominando las discapacidades motrices en un 39,5%, mientras que las visuales alcanzan el 22%.

En nuestra ciudad una serie de factores concurrentes se han ido acumulando a lo largo del tiempo para desembocar en esta situación. Algunos son de tipo físico-estructurales y están relacionados con: las variaciones topográficas naturales del terreno, que determinaron las pronunciadas pendientes de algunas calles (zona de El Bajo), los desniveles de veredas y los terraplenes del ferrocarril, así como el trazado fundacional de la ciudad, que determinaría las angostas veredas y calles del casco antiguo de la ciudad, hoy coincidente con el microcentro comercial.

A consecuencia de ello y del crecimiento urbano poblacional y edilicio, el espacio en las veredas fue albergando cada vez una mayor cantidad de elementos de carácter permanente, tales como: el arbolado y el mobiliario urbano (refugios, avisadores, kioscos, etc.), las instalaciones fijas de las empresas prestatarias de servicios públicos (postes, gabinetes, etc.), así como otros de carácter transitorio, como: mesas de los bares en vereda, bancos, canteros, cercas de obra y obras en construcción. La circulación de la vía pública se vería comprometida por la presencia de estos elementos que, por su disposición irregular en las estrechas aceras representan barreras físicas que habitualmente el peatón promedio está obligado a sortear pero que, para las personas con capacidades disminuidas y/o con dificultades de comunicación con el entorno urbano, representan un riesgo muy concreto de sufrir accidentes, limitando sus derechos a transitar por la ciudad de una manera segura y previsible.

Es por ello que, a fin de garantizar en nuestra ciudad una transitabilidad segura para todos, se vuelve imprescindible -entre otras medidas y acciones a adoptar- contar con un sistema de ordenamiento de la ocupación de la vía pública más adecuado, capaz de asegurar con carácter permanente en la ciudad canales circulatorios protegidos y señalizados, atendiendo a los diversos tipos de limitaciones que este tipo particular de peatones pueden presentar.

## V. PROPUESTA:

### V.1. Área de Intervención:

El Plan abarcará en forma integral el territorio del Municipio Capital, pero se implementará en etapas consecutivas, partiendo progresivamente del centro a la periferia de la ciudad (estrategia de espiral), atendiendo a criterios de priorización de los mayores conflictos generados en el centro de la aglomeración urbana por la gran concentración de atractores masivos de usuarios, la congestión de las vías circulatorias y el alto grado de conflictividad provocado por las necesidades insatisfechas del sector de población con capacidades de movilidad reducida (tanto residente, como visitante de paso por la ciudad).

### V.2. Ámbitos de Aplicación:

a) Los Elementos de la Cadena de Transportes Públicos: a.1-el Servicio Urbano de Transporte Público de Pasajeros (ómnibus, taxis y transportes escolares), a.2-las Unidades de Transporte (vehículos) y a.3-Instalaciones: Estaciones y Paradas del servicio. Un tema absolutamente prioritario para este sector especial de la población, dado que, la inaccesibilidad a los servicios de transporte público por parte de las personas con limitaciones físicas impide su libre circulación y el traslado seguro a los distintos lugares de la ciudad, constituyendo así una de las más importantes barreras a la integración de las personas en el ámbito urbano.

b) Los Espacios de Uso Público y el Equipamiento de la Vía Pública: calles, veredas, platabandas, plazas, plazoletas, parques y otros espacios verdes de uso público, incluyendo el conjunto de los elementos del mobiliario urbano y señalización que contienen, que deberán ser objeto de reubicación y/o rediseño a fin de adecuarlos también a las necesidades particulares de este sector especial de la población, a efectos de crear progresivamente en la ciudad circuitos de zonas y corredores “de Tránsito Protegido”.

c) Edificios Públicos: pertenecientes a dependencias del Estado Nacional, Provincial o Municipal, con afluencia masiva de público. En este caso se trata de reacondicionar las instalaciones edilicias a efectos de garantizar un itinerario o circuito interno básico de circulación protegida para las personas con discapacidades y/o limitaciones físicas y que va desde el ingreso al edificio, partiendo del nivel de la vereda, hasta los lugares de atención directa al usuario (ya sea en una o varias plantas), incluyendo además todas aquellas Circulaciones Verticales involucradas en el recorrido (escaleras, rampas, ascensores, escaleras mecánicas, etc.), y el acceso a los Servicios Sanitarios Especiales.

d) Edificios de Dominio Privado con acceso masivo de público, incluyendo además edificios en propiedad horizontal de vivienda u oficinas. El sector privado deberá reacondicionar los edificios donde se efectuaren trámites o gestiones periódicas donde concurran masivamente los usuarios y las viviendas colectivas en PH, bajo las mismas disposiciones y pautas que las exigidas para los del sector público.

e) Los Sistemas de Comunicación y/o Información comunitaria: esto abarca el conjunto de los elementos visuales y/o sonoros de la señaléctica pública y privada.

**V. 3. Acciones:**

1º) Creación del Marco Normativo y de Gestión con los Organismos Públicos y Empresas Privadas u ONG's involucradas, necesarias para la puesta en práctica del Plan Director.

2º) Incorporación a los Medios de Transporte Público de Pasajeros sistemas y dispositivos a las unidades en servicio, o nuevas a adquirir, a fin de garantizar el acceso al transporte a personas con capacidades de movilidad reducida, y exigir su efectiva puesta en servicio a partir de la promulgación de la nueva ordenanza. Incluye la señalización identificatoria externa de las unidades especiales.

Tales medidas deben complementarse con intervenciones en la vía pública, a efectos de adecuar físicamente a las paradas y refugios a los sistemas de los transportes especiales y dotarlas de los sistemas de señalización requeridos.

3º) Definición de Zonas Prioritarias de Intervención en el espacio público del Municipio y Elaboración de Proyectos de Intervención cuadra por cuadra y para los espacios urbanos de uso público. En este último caso, debe incluirse la incorporación de Juegos Infantiles y Entretenimientos para Jóvenes y Adultos Especiales, Señalización y otros equipamientos, diseñados y construidos para adecuarse a diferentes tipos de discapacidades y edades de este particular sector de población.

4º) Incorporación en las Obras Públicas a ejecutar, de los elementos de la vía pública que permitan la accesibilidad e integración social de las personas con capacidades de movilidad y/o comunicación reducidas: pavimento, semaforización, rampas y pasamanos de veredas, nomencladores, señalización especial, etc.

5º ) Adecuación de los Edificios Públicos y Privados con acceso masivo de público, a fin de garantizar el libre acceso a sus instalaciones y servicios a aquellas personas con capacidades de movilidad y/o comunicación reducidas, en términos de: adaptabilidad, practicabilidad y visitabilidad.

Entiéndase por:

**barreras arquitectónicas** a aquellos obstáculos existentes en los edificios de uso público -sea de propiedad pública o privada- y en los edificios de vivienda, que impidan o dificulten el acceso o la circulación de personas con capacidades de movilidad reducidas, a cuya supresión tenderá por la observancia de los criterios contenidos en el presente artículo.

**adaptabilidad**, la posibilidad de modificar en el tiempo el medio físico con el fin de hacerlo completa y fácilmente accesible a las personas con movilidad reducida.

**practicabilidad** la adaptación limitada a condiciones mínimas de los ámbitos básicos para ser utilizados por las personas con movilidad reducida.

**visitabilidad** la accesibilidad estrictamente limitada al ingreso y uso de los espacios comunes y un local sanitario que permita la vida de relación de las personas con movilidad reducida.

Tanto los Proyectos de Adecuación de los ámbitos edilicios abiertos al público, correspondientes a edificios existentes, como aquellos Proyectos de Obra Nueva, a construir en el Municipio, deberán garantizar un itinerario libre de barreras arquitectónicas que comprenderá: el acceso al mismo (desde vereda o el estacionamiento del subsuelo), un recorrido interno básico y libre de obstáculos a las principales dependencias de cada piso, incluyendo cocheras especiales, circulaciones verticales adaptadas, acceso a baño para discapacitados, señalización especial, y un servicio de atención e información adecuado a la problemática de este tipo de usuario.

6º) Adecuación de Edificios de Viviendas u Oficinas en Propiedad Horizontal a fin de garantizar a las personas con capacidades de movilidad y/o comunicación reducidas: la accesibilidad al edificio, la practicabilidad y visitabilidad de los espacios o superficies y servicios de uso común, de modo tal de allanar cualquier clase de barrera arquitectónica o comunicacional existente. Todo Proyecto de adecuación de un edificio existene, o de Obra nueva a construir, a tales efectos deberá dar respuesta por igual a los requerimientos de su población residente o transitoria; si es de vivienda: a los propietarios o inquilinos del edificio y ocasionales visitantes. En el caso de tratarse de edificios de oficina, deberá contemplar tanto las necesidades de las personas que deban permanecer en él por razones laborales, como a los usuarios o clientes.

7º) Educación y Comunicación: se implementará una efectiva Campaña de Educación Ciudadana para informar acerca de las nuevas modalidades y normas de utilización de los espacios urbanos y edificios librados al uso público, así como las superficies de uso común en los edificios de propiedad horizontal. La campaña deberá ser promovida a escala provincial a través de los medios masivos de comunicación y en centros educativos y laborales del Área Metropolitana de la ciudad. El principal propósito de la misma será el de fomentar en el ciudadano: actitudes, conductas y hábitos de tolerancia, basados en el respeto, la cortesía y la solidaridad para con este heterogéneo grupo social en situación de desventaja.

**V.4. Etapas:**

A efectos de factibilizar la implementación del Plan por etapas, a ejecutar en Módulos de Proyecto con montos de presupuesto fijo, se propone un conjunto de áreas de intervención correspondientes a las zonas más relevantes de la ciudad, desde el punto de vista funcional; en particular aquellas que constituyen el entorno de grandes atractores urbanos de afluencia masiva de personas, tales como: importantes Estaciones de Transporte de Pasajeros (ómnibus y trenes), Centros: Comerciales y de Servicios, Turísticos e Institucionales-administrativos,

Hospitales, Centros Educativos y Culturales, etc. Las previsiones y disposiciones del presente Plan Director involucran tanto al conjunto de atractores y equipamientos urbanos existentes, como aquellos emprendimientos públicos o privados de futura radicación en la ciudad.

Se establecen para el Área Central, su entorno inmediato y el resto del Municipio, las siguientes zonas prioritarias de intervención, según se indica en el siguiente listado y planos adjuntos que forman parte del presente Plan Director:

ÁREA CENTRAL:

- Microcentro/Casa de Gobierno-Plaza Independencia/Mercado del Norte.
- Tribunales (Sur) / Palacio Municipal.
- Rectorado de la U.N.T.
- Hospital de Niños/Facultad de Artes.
- Hospital Padilla.
- Estación del Ferrocarril Mitre.
- Hospital Centro de Salud.

ENTORNO DEL ÁREA CENTRAL:

- Terminal de Ómnibus/Shopping del Jardín.
- El Bajo/EDET y GASNOR.
- Zona del Casino y Tribunales (Norte)
- Hipermercado Carrefour.
- La Maternidad/Cementerio del Oeste.
- Parque 9 de Julio/Facultad de Filosofía y Letras UNT y otras.

RESTO DEL MUNICIPIO:

- Localizaciones Universitarias sobra avenida Roca/Club Atlético San Martín.
- Hipermercado Libertad.
- Parque Guillermina/Centro de compras Jumbo.
- Plaza de Villa Luján y su entorno.
- Central de Policía/Liceo Militar/Futuro Parque Norte.
- Club Atlético Tucumán.
- Hospital Obarrio/Hospicio del Carmen.
- Hospital Avellaneda/Cárcel de Villa Urquiza.
- Cementerio del Norte/Cementerio Israelí.

Asimismo, las obras de adecuación para los propósitos ya enunciados, comprenderán también el acceso a los Equipamientos Comunitarios de: Educación, Salud, Deporte, Cultura y Recreación, ya sea de dominio público o privado, existentes, o a edificar en la ciudad.

En el caso del Área Central y su entorno inmediato, la intervención a escala Zonal debe complementarse con la consecuente intervención en aquellos “Corredores Urbanos” que vinculan una Zona con otra, a efectos de procurar el progresivo completamiento y conexión de una serie de “Circuitos Urbanos Protegidos” a modos de eslabones que, concatenados entre sí al interior del tejido urbano, posibiliten garantizar a las personas con problemas de movilidad el libre acceso y un tránsito seguro entre los principales sitios de interés de la Ciudad, incluyendo además, los servicios especiales del transporte público de pasajeros que los vincularán a los diferentes sectores urbanos y barrios del Municipio.

Quedan comprendidos dentro de estos Circuitos el conjunto de edificios públicos o privados de afluencia masiva, emplazados dentro de sus límites, que serán liberados de barreras arquitectónicas mediante obras internas y externas de adecuación y/o remodelación.