Ushuaia, 12 de agosto 2025

CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA
ASUNTOS INGRESADOS
Fecha: 12 AGO. 2025 Hs. 12:43
Numero: 653 Fojas: 14
Expe. N°
Girado:
Recibido:
Nancy Patricia PEREZ
Responsable Coordinación
y Despacho
CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA

Sra. PRESIDENTA DEL CONCEJO DELIBERANTE
DE LA CIUDAD DE USHUAIA
Dra. GABRIELA MUÑIZ SICCARDI
S_____/_____D

Me dirijo a Ud. a fin de remitirle el Proyecto de Ordenanza que se adjunta a la presente.

El proyecto se concreta en actividades que tienen por objetivo el promover un mayor grado de accesibilidad física, comunicativa y cognitiva en la Ciudad. Por una parte, se propone ampliar el Circuito Urbano Accesible de la zona centro de la Ciudad y disponer de nueva normativa para la construcción o refacción de las veredas de las calles que cuentan con alta pendiente en dicha zona centro.

A su vez, se presenta la propuesta de crear un nuevo Circuito Urbano Accesible en la avenida Facundo Quiroga y actividades de capacitación y de concientización sobre la aplicación y el uso de las normas de accesibilidad. Una última propuesta va dirigida a intervenir las veredas de la calle Don Bosco, entre San Martín y Gobernador Paz, a fin de contar con una obra ejemplar en la Ciudad sobre cómo se puede disponer de soluciones accesibles, aún en situaciones de alta pendiente.

En espera puedan analizar estas propuestas, la saludo muy atentamente.

Dr. Sergio Ilari

Coordinador Programa Provincial de Accesibilidad
Subsecretario de Gestión Interministerial
Ministerio Jefatura de Gabinete
Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego AeIAS

accesibilidad.tierradelfuego.gob.ar

0113558 9180

Proyecto de ordenanza sobre Accesibilidad.
Veredas accesibles en el centro de la ciudad, construcción de la senda peatonal Facundo Quiroga, capacitación y concientización.

1) Fundamentación de la propuesta

La aplicación del modelo de diseño universal en veredas con pendientes pronunciadas requiere revisar experiencias internacionales y resolver desafíos no siempre sencillos de lograr. Tal como establece la "Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad" de las Naciones Unidas, se trata de constituir "diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado..." (Artículo 2°).

En Ushuaia, la ordenanza N° 3005 sin duda constituye una norma innovadora y muy bienvenida al momento de su sanción, la cual implicó una mejora radical en el marco legal sobre la accesibilidad física de la ciudad. De todos modos, a veinte años de su sanción poco se ha avanzado en desarrollar normas posteriores o una reglamentación que la consolide generando ajustes desde la perspectiva de la mejora continua, en base a los avances que se están desarrollando a nivel internacional, así como facilitando su cumplimiento.

Por otra parte, la Ordenanza N° 3005 aún no se está cumpliendo en su totalidad. Un rápido recorrido por lo que debería ser cada "circuito urbano accesible" nos muestra que aún es alto el grado de desconocimiento e incumplimiento de la norma. Y este es un segundo problema. Existe una norma que especifica con claridad disposiciones básicas de accesibilidad, incentivos y plazos concretos para que tanto edificaciones privadas como públicas con sus respectivas veredas, se adapten a la norma, pero aún no se cumple totalmente. Este incumplimiento se verifica tanto en veredas que lindan con inmuebles de propiedad privada o en su correcto empalme con las veredas vecinas, como también a raíz de las intervenciones públicas. En este último caso, se observa que falta construir algunos vados o reconstruir algunos que se encuentran en mal estado. Una intervención pública que complica la accesibilidad es la repavimentación inadecuada de las calles y avenidas, lo cual crea nuevas barreras en todo su trayecto al aumentar su nivel. Lo mismo ocurre cuando se reconstruyen veredas, sin respetar la altura que determina el cordón.

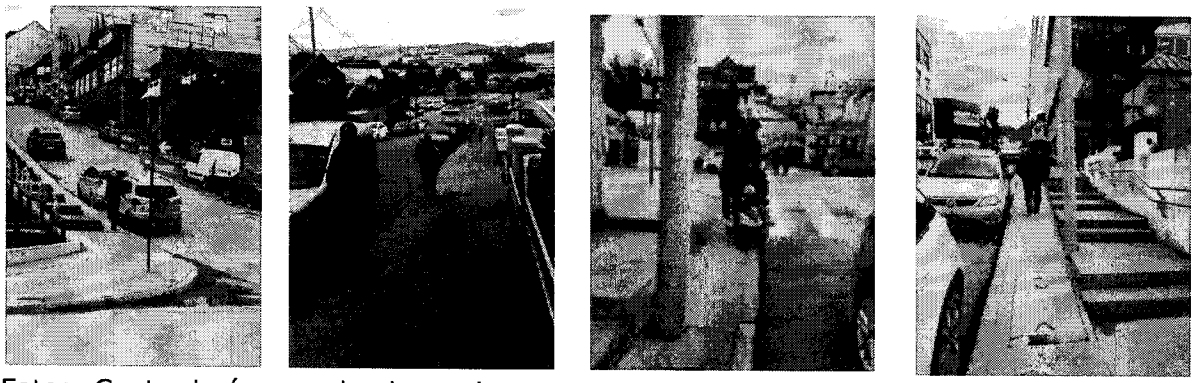
Seguramente, complicó la implementación de la Ordenanza N° 3005 el que no se lleguen a efectivizar en estos veinte años, los incentivos que establece, así como tampoco la creación de un área especializada sobre el tema en la Municipalidad. Por otra parte, el control previo y posterior es probable que haya sido limitado en las diferentes gestiones e incluso es también muy probable que se requiera mayor nivel de capacitación de los equipos municipales para llegar a asesorar y fiscalizar los proyectos de obra en base a los criterios que establece la Ordenanza N° 3005 y otras ordenanzas municipales relacionadas.

De manera que aún no contamos en la ciudad con circuitos efectivamente accesibles y confiables, para que la persona con discapacidad motriz y/o visual pueda recorrer de manera continua e ininterrumpida los trayectos que establece la norma, en forma segura y autónoma. La visibilidad de esta situación es importante, por lo que se requiere un pronto cumplimiento del ítem I.4.A.3 de la ordenanza N° 3005, publicando los circuitos efectivamente accesibles que establece dicha ordenanza, los cuales deberán ser validados por personas con discapacidad.

Un problema histórico que se repite en muchas ciudades argentinas es que, muchas veces, la vereda es tan poco accesible que lleva a que las personas prefieran **caminar por la calle**. En Ushuaia, particularmente en las calles con mayor pendiente, la continuidad y previsibilidad que ofrece la calle es razonablemente elegida por el transeúnte, frente a los múltiples y más creativos diseños de escaleras que cada frentista optó por realizar, muchas veces priorizando la funcionalidad de su edificio por sobre la utilidad pública. Esto mismo ocurre con el "sector de apoyo y equipamiento" que se ubica junto al cordón, el cual muchas veces es elegido por quien transita, a fin de evitar el riesgo de accidentes al tener que superar las escaleras construidas, a veces sin seguir el modelo estandarizado por la Ordenanza N° 3005.

Como ocurre en muchas otras ciudades, el bien individual, particular, privado del frentista aparece a veces resaltado por sobre el bien común. Vale detenernos a recordar que el término "vereda" significa camino, vía, senda. Es decir, la vereda debe cumplir en forma prioritaria, con la función pública de permitir y facilitar que las personas se desplacen en toda la ciudad. Por supuesto que también la vereda debe facilitar el ingreso al inmueble pero, a la vez, la vereda es un camino, su razón de ser es el tránsito de las personas. Y en base a lo dispuesto por la Ordenanza N° 3005, en calles con baja pendiente, las veredas deben ser planas, "continuas, sin ningún escalón, resalto o desnivel" (I.3.A) y "será obligatorio el empalme de las aceras de los distintos frentistas" (I.3.A.2.2). De manera de que una persona usuaria de silla de ruedas pueda trasladarse, en forma autónoma. Es el modelo estándar utilizado en las principales ciudades del mundo, que lamentablemente no siempre se cumple en nuestras ciudades, aún en calles sin ningún desnivel.

Únicamente en calles con alta pendiente, la Ordenanza N° 3005 establece la necesidad de construir escalones. Por lo que la acera en estos casos se compone de un sector de circulación denominado "Volumen Libre de Riesgos" con rampas, escalones o escaleras y un "Sector de Apoyo y Equipamiento" junto al cordón. Ahora bien. Con los años, puede detectarse que, de hecho, muchas personas prefieren transitar por el sector de apoyo, en vez de hacerlo por las escaleras. También a veces ocurre que, en base a su propia situación corporal, la persona elige descender por el "sector de apoyo" rampado, pero subir por la escalera o viceversa. La escalera claro está que es fundamental para cuando se forma hielo en las veredas, pero el resto del año, una superficie plana con cierta pendiente es para muchas personas más segura y previsible y genera menos barreras y riesgos de accidentes que los escalones.



Fotos: Cuatro imágenes donde se observan personas que eligen caminar por el sector de apoyo, aún no estando preparado para dicha función.

Parte de la presente propuesta normativa va dirigida a esta situación puntual. Constituye una propuesta para aumentar el grado de accesibilidad de las aceras de alta pendiente de la zona centro comercial de la Ciudad, al ofrecer a la persona dos opciones válidas para transitarlas, en base a sus necesidades. De ser implementada, la persona podrá así elegir la escalera o un sector en pendiente con características de rampa complementaria. Esta posibilidad de elección por parte de cada persona constituye uno de los principios de la accesibilidad universal, el del "uso flexible".

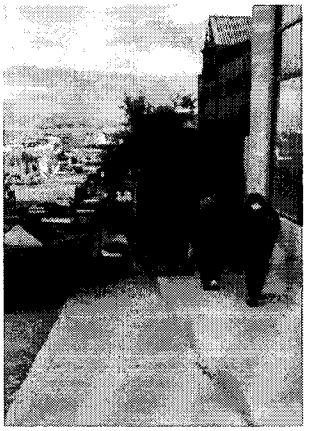
Vale tener en cuenta que las rampas son planos inclinados que se construyen para compensar un desnivel. La ordenanza N° 3005 establece con precisión de qué manera debe construirse una rampa para que efectivamente sea accesible. A su vez, suele distinguirse a las "rampas asistidas". Estas son rampas que, por el alto nivel de pendiente, la ausencia de descansos o la presencia de algunas barreras menores, solo permiten el tránsito de personas usuarias de sillas de ruedas que cuenten con el apoyo de alguna otra persona. Hemos denominado "rampa complementaria" a las rampas que, por el muy alto nivel de pendiente que cuenta en algunos tramos, imposibilita que transite una persona usuaria de silla de rueda, aún teniendo asistencia. Pero, claro está que por otra parte, facilita el tránsito de mujeres embarazadas, personas mayores, personas que llevan cochecitos de bebés o acarrean bultos, personas con problemas en sus articulaciones, personas con baja visión y el resto de las personas.

La propuesta también ha sido contemplada, en cierta medida, en otras ciudades. En la Ciudad de Buenos Aires, las veredas de calles con alta pendiente deben contar con escalones, los cuales "deben complementarse con un escalón rampado proporcional a la altura a salvar para que las personas con discapacidad motora puedan realizar el recorrido de manera segura" (CABA, Especificaciones Técnicas para le Ejecución de veredas, IF-2021-17227683, ítem 1.3).

Es fundamental que el grado de pendiente máxima de cada cuadra se informe con anticipación a la ciudadanía, en el Portal web municipal o a través de otros dispositivos. Tal como establece la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con discapacidad en su Artículo 21° en su inciso a) es necesario "facilitar a las personas con discapacidad información dirigida al público en general, de manera oportuna y sin

costo adicional, en formatos accesibles y con las tecnologías adecuadas a los diferentes tipos de discapacidad".

Para el caso de las veredas que se encuentran en calles con pendientes altas (mayores a 12 grados) y focalizando sólo la zona centro de la ciudad de Ushuaia, se propone seguir como modelo, en cierta medida, el diseño de la vereda de los números impares de la calle Lasserre del 0 al 100.



En este caso y así como en otros de la ciudad, el diseño de la vereda ofrece la escalera junto con una rampa complementaria libre de barreras, que sigue exactamente la pendiente de la calle, de manera que la persona cuenta con las dos opciones para elegir.

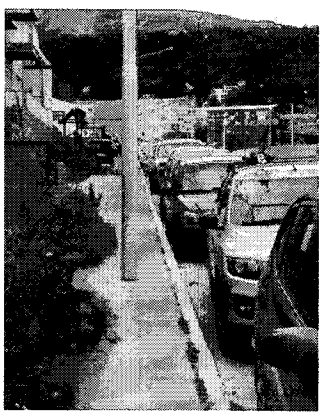
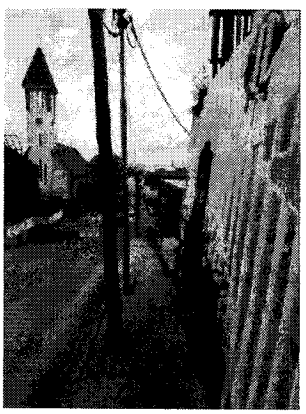
Un avance más al respecto será la incorporación de un pasamano en los tramos de cada cuadra que cuenten con escalones. Consultadas varias personas mayores y personas con discapacidad podemos inferir que el lugar ideal del pasamano es entre escalera y rampa. El pasamano se construirá a la altura fijada por la norma tomando como base el piso de la rampa complementaria. Se considera que el modelo propuesto es minimalista, intuitivo, sencillo, seguro y que es flexible para que cada persona elija la opción para transitar que le sea más conveniente, incluso de acuerdo a cada momento del año. Desde ya que deberán dejarse espacios libres en cada cuadra entre escalera y rampa complementaria, para facilitar el tránsito de las personas y el acceso a los inmuebles.

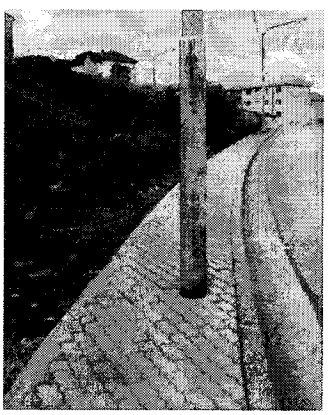
Hay que tener en cuenta el avance tecnológico que nos brinda oportunidades muy importantes para las personas con discapacidad. Por lo pronto, aplicaciones como Lazarillo permiten que la persona ciega o con baja visión pueda trasladarse con facilidad, ya que ésta indica en qué preciso lugar uno se encuentra, el nombre de la calle que está a punto de cruzar, el nombre de comercios, oficinas que se encuentran en forma cercana, siguiendo toda la información suministrada por google maps. Lo que años atrás requería sí o sí de carteles escritos, hoy se resuelven con aplicaciones que se bajan al celular en forma inmediata y gratuita. De manera que la información dinámica que ofrecen estas aplicaciones será un complemento de la información que suministrará el Portal web municipal sobre trayectos accesibles para personas usuarias de sillas de ruedas, grado de pendiente de cada calle y trayectos accesibles para personas ciegas o con baja visión.

Está claro que para obtener una intervención inteligente e integral es preciso complementar la mejora normativa con otras múltiples acciones, tanto para la concientización de la ciudadanía, la capacitación de los profesionales y técnicos en construcciones; las adecuaciones en el funcionamiento de la estructura orgánica según plantea la Ordenanza N° 3005, en los artículos 3° a 12°, para jerarquizar un área especializada en el tema y la mejora de la eficiencia del control previo y posterior que realiza el municipio.

La concientización de la ciudadanía es fundamental, dado que no solo se trata de diseñar veredas accesibles, sino también de cuidar diariamente de no generar nuevas barreras. Al respecto, es sumamente claro el Informe "Derribando Barreras" elaborado en el año 2024 por el Servicio de Ciegos y Disminuidos Visuales de la Escuela Especial N° 1, Kayú Chénén, donde entre otras cosas, se hace referencia a los cestos de basura y los portones abiertos; el estacionar los autos sobre la vereda o sobre las rampas; los arbustos que se dejan crecer sobre la vereda; objetos ubicados en las veredas que se convierten en obstáculos. También la prensa local en varias oportunidades, ha dado cuenta de estas acciones usuales de falta de concientización de la ciudadanía local (Diario del Fin del Mundo: 15/11/24; 15/8/24; 10/4/24; 4/4/23, entre otras).

Ahora bien. Un problema particular es el de las veredas angostas. Para las veredas angostas que se encuentran en el sector seleccionado del centro comercial de la ciudad se propone establecer que el espacio definido como "vereda" no debe ser ocupado por ningún tipo de obstáculos. Sucede hoy que dicho espacio es a veces utilizado para la implantación de postes por parte de distintos organismos. En las siguientes seis imágenes se presentan casos donde se visualiza este problema en veredas angostas.



Todas estas fotos de veredas angostas, muestran que el espacio definido como vereda se encuentra interrumpido con postes que obstaculizan el tránsito peatonal. Más que priorizarse en dichas aceras la circulación peatonal, parece que han sido priorizadas como sector de apoyo de equipamiento urbano, lo cual constituye un grave error.

Ocurre que en la construcción de todo espacio público confluyen distintas necesidades e intereses que no siempre coinciden. El lugar más apropiado para colocar un poste puede ser uno para el técnico de la empresa de servicios, otro para quien realiza el control municipal y otro para la empresa contratista que realiza la obra que opta por la manera más sencilla de ejecutar. Si no hay una norma que especifique la importancia de resolver la situación priorizando la accesibilidad y sin un control municipal eficaz, lo más factible será que prevalezcan los otros dos intereses. Sin embargo, la Ordenanza N° 3005 afirma con claridad que "las señales de tránsito, semáforos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano (...papeleros, parada de colectivos y taxis, etc.) se dispondrán en forma que **no** constituyan obstáculos y que faciliten su uso por personas que se desplacen en sillas de ruedas o que padezcan otro tipo de discapacidad o minusvalía" (Ord. N° 3005 - I.3.D.1). Por lo que dicha norma debería también cumplirse en las veredas angostas.

De manera que, para priorizar el tránsito peatonal a veces será necesario solicitar la reubicación de algún poste o, cuando sea posible como se observa en dos de las fotos, se podría ampliar el ancho de la senda construida y así permitir que el peatón esquive el poste y siga su camino. A su vez, vale tenerse en cuenta que la prohibición de estacionar en un lugar no requiere necesariamente de la instalación de postes que así lo indiquen en cada una de las cuadras. Recurrir a medios alternativos, tal como la clásica pintura roja del cordón y la información pública correspondiente es fundamental en estas situaciones de compleja resolución. De ser aún requerido, el lugar más apropiado será junto con la línea municipal, siempre que sea posible.

Por otra parte, es también oportuno abordar en la presente ordenanza una de las causas por la que existen veredas angostas en la ciudad. Se trata de los casos donde el espacio público de la vereda ha sido invadido por alguna construcción del frentista. Ante el muy limitado espacio existente para las veredas será preciso regularizar estas situaciones, de manera de contar con el mayor espacio público existente para el normal tránsito peatonal.

Dos intervenciones físicas concretas se disponen en la siguiente propuesta de Ordenanza. Por una parte, la reconstrucción de las veredas de la Calle Don Bosco, entre San Martín y Gobernador Paz, en base a las especificaciones técnicas que establece esta Ordenanza.

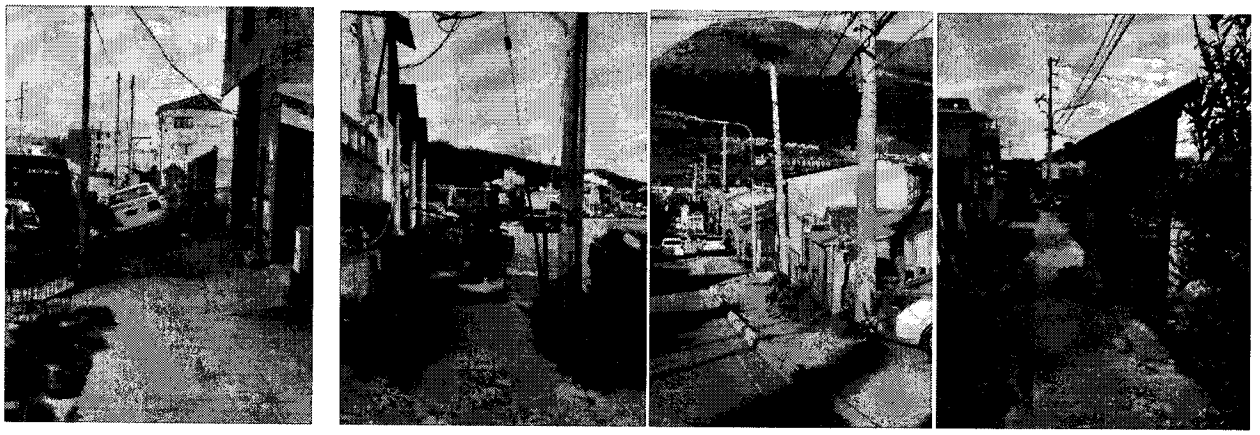
Esta constituye una obra muy necesaria dado el estado actual de las veredas y el peligro de caminar por la calle en dos cuadras de alto tránsito peatonal y vehicular y donde la pendiente alta requiere que los automóviles no circulen a muy baja velocidad.

La segunda intervención, es la construcción de una senda peatonal o "sector de circulación accesible" en una de las aceras de la avenida Juan Facundo Quiroga. Ella deberá realizarse en base a los criterios generales que establece esta ordenanza y las

especificaciones técnicas del Anexo I, Artículo 4° de la Ordenanza N° 3005,"Circuitos urbanos accesibles".

La avenida Juan Facundo Quiroga es una avenida con alta circulación vehicular, que une barrios con alta densidad poblacional y que cuenta con problemas graves de accesibilidad para las personas que transitan a pie, a veces por la falta de vereda, otras veces por disponer de veredas en mal estado o que no respetan las normas vigentes y otras, por la ocupación del sector de circulación peatonal por parte de vehículos estacionados. Ante esta situación muchas personas peatones eligen caminar por la calle, lo cual les genera riesgos importantes de accidentes.

En las siguientes cuatro fotos se observan algunos de los obstáculos más comunes que impiden o dificultan el tránsito peatonal en dicha avenida.



En todo su trayecto, la senda peatonal podrá modificar de acera, de un lado al otro de la calle, en base a criterios de factibilidad técnica, volumen de tránsito peatonal y conexión de inmuebles de servicios públicos, tal como escuelas, jardines de infantes, centro de salud, sede policial, etc., siempre garantizando la continuidad del circuito con los cruces peatonales perfectamente resueltos cada vez que haya que cruzar la calle.

En una segunda etapa podría ampliarse esta senda al incluir la avenida 17 de octubre y la avenida Perito Moreno, en el trayecto que aún no tiene vereda. Así se lograría un "Circuito urbano peatonal" conformado por las avenidas Yaganes, Héroes del Submarino Ara San Juan, Juan Facundo Quiroga, 17 de octubre y Perito Francisco Moreno. También a futuro, podría hacerse la conexión con la bici-senda de la avenida Héroes de Malvinas, a través de la avenida Eva Perón.

Contar con sendas accesibles fuera del centro de la ciudad constituye una medida sustantiva que genera impactos positivos importantes no solo para quienes viven y transitan en dicha zona de la ciudad, sino también como una muestra de un modelo a seguir para lograr una ciudad accesible para todas las personas, donde se pueda circular en forma cómoda, segura y con autonomía.

2) Propuesta nueva Ordenanza Municipal

VISTO la Ordenanza Municipal N° 3005 y la Ordenanza Municipal N° 4440 y CONSIDERANDO

Que la "Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad" de las Naciones Unidas, la cual entró en vigor en mayo del 2008 con la ratificación de 192 Estados establece que los Estados parte adoptarán las medidas pertinentes para "desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público" y que es de carácter "universal" el "diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado...".

Que la "Convención interamericana sobre protección de los derechos humanos sobre las personas mayores" aprobada en Argentina mediante la Ley Nacional N° 27.360 en el año 2017 establece que los Estados parte "adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales".

Que la municipalidad de Ushuaia ha sido pionera en Argentina con la sanción en el año 2005 de la Ordenanza Municipal N° 3005 la cual instituye "el marco general, las normas, criterios y régimen de promoción para la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos y arquitectónicos...".

Que la Ordenanza Municipal N° 4440 implementa el "Programa Piloto Integral Accesibilidad Urbana", el cual en su artículo N° 2 establece que en su primera etapa deberá ejecutarse en el sector urbano definido entre la avenida Maipú y la avenida Magallanes y entre las calles Onas y Yaganes.

Que la ciudad de Ushuaia en las últimas décadas ha crecido en forma sustantiva, tanto en lo que respecta a la amplitud y densidad de la trama urbana, como respecto de la población y del número de personas turistas que recibe cada año.

Que siguiendo el principio de la mejora continua y la experiencia internacional es viable y oportuno ampliar el grado de accesibilidad que presenta el diseño de las veredas de las calles de la zona Turística Comercial Centro, que cuentan con alta pendiente.

Que es oportuno y conveniente que las veredas de calles con alta pendiente cuenten tanto con escalones como con un sector de rampa complementaria la cual, aunque no garantice las condiciones de accesibilidad y de seguridad reglamentarias, será útil para sillas de ruedas asistidas, scooters, cochecitos de bebes, personas con movilidad reducida y para el resto de las personas sin discapacidad que prefieran elegirlo, en vez de los escalones.

Que ante la persistencia de un problema complejo y multidimensional se requiere abordar esta problemática con distintas intervenciones públicas, tanto relacionadas con la mejora normativa, la regularización, la capacitación de los equipos técnicos – constructivos y de inspección, como con la promoción de la concientización de la ciudadanía respecto del valor de vivir en una ciudad accesible para todas las personas.

Que el Informe "Derribando Barreras" elaborado en el año 2024 por el Servicio de Ciegos y Disminuidos Visuales de la Escuela Especial N° 1, Kayú Chénén da cuenta de la necesidad de visibilizar las barreras que existen en la vía pública de la ciudad y generar acciones concretas para sensibilizar a la ciudadanía.

Que dado el tránsito vehicular y peatonal en la Calle Don Bosco, entre San Martín y Gobernador Paz y el muy mal estado de sus veredas, es oportuno y necesario reconstruir las veredas en base a criterios de accesibilidad, brindando así seguridad y accesibilidad para las personas y generando un ejemplo de la manera más adecuada de diseñar las veredas en calles con muy alta pendiente.

Que la avenida Facundo Quiroga es cada día más transitada por vehículos, micros y peatones y presenta barreras sustantivas en sus veredas; por lo cual, muchas personas deciden circular por la calle aún sabiendo la vulnerabilidad e inseguridad que provoca al peatón el caminar por la calle en una avenida con alto tránsito vehicular.

Que la avenida Facundo Quiroga cuenta con un nivel de pendiente relativamente bajo, el cual posibilita ser accesible para todas las personas, independientemente de si requieren o no sillas de ruedas para transitar por sus veredas.

Que es viable, oportuno y necesario disponer de una senda peatonal accesible, que permita el tránsito seguro y libre para las personas con discapacidad, las personas mayores, las mujeres embarazadas, las personas que acarrean coches de bebés, quienes trasladan bultos y el resto de los vecinos, vecinas y turistas que se beneficiarán al caminar en veredas accesibles, reduciendo en forma sustantiva el riesgo de accidentes, tanto en el centro de la ciudad, como en la avenida Juan Facundo Quiroga.

EL CONCEJO DELIBERANTE
DE LA CIUDAD DE USHUAIA
SANCIONA CON FUERZA DE
ORDENANZA

ARTÍCULO 1°.- DISPONER que el Departamento Ejecutivo Municipal deberá realizar los proyectos ejecutivos de los sectores definidos en los artículos 2°, 5° y 11° de la presente, según lo establecido en la presente Ordenanza y sus Anexos y en los arts. I.4.B.3.1 y I.4.B.3.2 del Anexo I de la Ordenanza N° 3005 "Proyecto Urbano" y "Plazos".

ARTÍCULO 2°.- AMPLIAR la Zona Turística Comercial Centro establecida mediante Ordenanza Municipal N° 3005 como Circuito Urbano Accesible, al sector urbano delimitado por la avenida Garramuño - Prefectura Naval y las calles Remolcador Guaraní, San Martín (paseo del Centenario), Gobernador Paz y Yaganes, todas ellas en ambas aceras.

ARTÍCULO 3°.- DISPONER que en toda vereda de la zona delimitada en el artículo 2° de la presente, que cuente con una pendiente mayor al 12% a ser construida o refaccionada estará compuesta por tres secciones: el Volumen Libre de Riesgos (VLR), junto a la línea municipal; el Sector de Apoyo y Equipamiento, junto al cordón y se incorpora, el sector de RAMPA COMPLEMENTARIA. Este sector de rampa se constituirá en un área de circulación adicional, a fin de generar trayectos peatonales con las mejores opciones de accesibilidad. Se incorporan especificaciones en el Anexo I de la presente Ordenanza.

ARTÍCULO 4°.- ESTABLECER que el Departamento Ejecutivo Municipal, en etapas, deberá verificar y realizar las obras necesarias para garantizar que todas las veredas mencionadas en el artículo 2° se encuentren libres de barreras y, en las aceras con pendiente mayor al 12%, que dispongan de rampa complementaria de un mínimo de 0,90 m de ancho. Se deberá poner especial atención a la resolución de los "vados", de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza N° 4440 y demás "cruces peatonales" para garantizar la continuidad en la circulación.

ARTÍCULO 5°.- DISPONER que el Departamento Ejecutivo Municipal lleve adelante la reconstrucción de las veredas de la Calle Don Bosco entre las calles San Martín y Gobernador Paz.

ARTÍCULO 6°.- DETERMINAR que el Departamento Ejecutivo Municipal deberá informar, mediante medios electrónicos de acceso público y accesible, la pendiente máxima, la presencia de escalones, escaleras y pasamanos, así como la existencia o no de rampas complementarias en cada una de las aceras incluidas en los Circuitos Urbanos Accesibles. Esta información deberá ser actualizada regularmente, incorporándose la fecha de inspección.

ARTÍCULO 7°: ESTABLECER que la información del artículo precedente indicará tanto los recorridos accesibles para personas usuarias de silla de ruedas, como los trayectos accesibles para personas con baja visión en los sectores definidos como Circuitos Urbanos Accesibles. La efectiva disponibilidad de trayectos urbanos accesibles deberá ser periódicamente validada por personas con discapacidad motriz y con discapacidad visual.

ARTÍCULO 8°.- ESTABLECER que el Departamento Ejecutivo Municipal deberá estandarizar un modelo de carteles nomencladores de las calles que permita ser leído por personas con baja visión y que logren accesibilidad cognitiva. Únicamente informarán el nombre de la calle, la altura y la señal de dirección del tránsito vehicular. Este modelo deberá ser validado por personas con discapacidad.

ARTÍCULO 9°.- DISPONER con el objetivo de reducir las barreras físicas, que en las esquinas de las veredas de números impares de la avenida Maipú y las esquinas de las calles San Martín y Gobernador Deloqui, los carteles nomencladores de las calles se coloquen sobre la línea municipal, siempre que esto sea posible, por lo que dejarán de usarse los carteles sostenidos por postes.

ARTÍCULO 10°.- DETERMINAR que el Departamento Ejecutivo Municipal deberá intimar a regularizar su situación a los frentistas que actualmente invaden, de alguna u otra manera, el espacio público destinado a veredas en los sectores definidos como Circuitos Urbanos Accesibles.

ARTÍCULO 11°.- DECLARAR Circuito Urbano Accesible "Avenida Facundo Quiroga", en base al Art. I.4.B.2.2 del Anexo I de la Ord. N° 3005 "Nuevos Circuitos Urbanos Accesibles en Urbanizaciones Existentes". El circuito se extenderá entre la bici-senda de la avenida Héroes del Submarino Ara San Juan, con la que tendrá continuidad de circulación a través de la avenida Gendarme Argentino y la primera cuadra de la calle Cipriano Reyes inclusive, hasta la sede de la Comisaría de Género y Familia N° 2.

ARTÍCULO 12°.- DISPONER que el circuito definido en el artículo precedente podrá realizarse en etapas. El proyecto ejecutivo de la vereda que en primer término se decida construir deberá priorizar el recorrido en base a criterios de factibilidad técnica, volumen de tránsito y la conexión con los edificios públicos. Corresponde en estos Circuitos Urbanos Accesibles, no solo cumplir con

las restricciones emanadas del Artículo 3 "Elementos de Urbanización" del Anexo I de la Ordenanza N° 3005, sino también generar soluciones que faciliten la comunicación, la orientación y la seguridad de la población incluyendo a las personas con cualquier discapacidad o minusvalía (Art. I.4.A.2 del Anexo I de la Ordenanza N° 3005).

ARTÍCULO 13°.-ESTABLECER que las personas que integran las áreas técnicas en tareas de relevamientos, proyectos, construcciones, verificaciones, certificaciones, aprobaciones, otorgamiento de excepciones y de inspecciones del Departamento Ejecutivo Municipal y del Concejo Deliberante deberán contar con capacitaciones periódicas sobre accesibilidad a nivel general y las disposiciones de la Ordenanza N° 3005 y sus futuras modificaciones.

ARTÍCULO 14°.- DISPONER que el Departamento Ejecutivo Municipal deberá realizar una Campaña de Difusión dirigida a concientizar a la ciudadanía sobre la real función que deben cumplir las veredas y la importancia de contar con una ciudad accesible para todas las personas, en base a lo dispuesto en el artículo 12° de la Ordenanza N° 3005.

ARTÍCULO 15°.- REGISTRAR. Pasar al Departamento Ejecutivo Municipal para su promulgación. Dar al Boletín Oficial Municipal para su publicación y ARCHIVAR.

ANEXO I

Especificaciones técnicas para la construcción de veredas en las calles con pendiente alta en la Zona Turístico Comercial Centro de la ciudad de Ushuaia

1. En las aceras con pendiente mayor al 12 % se establecerá un Sector de Apoyo y Equipamiento, junto al cordón, de un máximo de 0,50 m y el espacio restante se dividirá, en iguales dimensiones, entre el Volumen Libre de Riesgos y la Rampa Complementaria. La rampa complementaria deberá contar con piso antideslizante y seguirá la pendiente del cordón, tal como lo debe hacer el Sector de Apoyo. Esta rampa complementaria constituirá un sector de circulación adicional, libre de barreras y dispuesto para aquellas personas que opten por utilizarlo, aunque sin garantizar las condiciones de accesibilidad exigidas por los reglamentos vigentes.

2. De no contar las aceras con pendiente mayor al 12% con el ancho suficiente para presentar escalones, rampa complementaria y sector de apoyo, éste último podrá superponerse a la rampa. En este caso, la cartelería y los postes de servicios que se consideren imprescindibles mantener deberán ubicarse junto al cordón o limitando a la línea municipal, para garantizar el ancho mínimo de 0,90 m de rampa libre de toda barrera.

3. En las aceras que cuenten con menos de 1,50 m de ancho, los proyectos ejecutivos evaluarán la mejor forma de dar continuidad a un circuito con la máxima condición de accesibilidad posible, dando opciones de escalera de un lado y rampa del otro lado de la calzada e integrando el circuito a través de los cruces peatonales. En ambos casos, el espacio identificado como vereda deberá estar libre de todo obstáculo o barrera, por lo que de ser imprescindible la colocación de postes y/o carteles deberán ubicarse junto a la línea municipal del inmueble.

4. En las aceras con pendiente mayor al 12 % se deberá disponer de zonas de ensanche de 1,50 m x 1,50 m en las esquinas, los ingresos a edificios y en la finalización o inicio de rampas.

5. En las aceras con pendiente mayor al 12 %, la baldosa podoctáctil deberá ser de tipo antideslizante o pintada con pintura antideslizante y ubicarse solo en la rampa complementaria, salvo que en el proyecto ejecutivo se considere, para toda una cuadra, que se logra mayor accesibilidad y seguridad si se ubica en el volumen libre de riesgos. La rampa complementaria y el sector de apoyo deberán permanecer sin pintura o con pintura para pisos de color rojo, antideslizante.

6. En las aceras con pendiente mayor al 12 %, el Volumen Libre de Riesgos y la Rampa Complementaria podrán estar por debajo de la altura del cordón al inicio o profundización de la pendiente de una calle, siempre que esto mejore o no afecte el grado de accesibilidad peatonal.

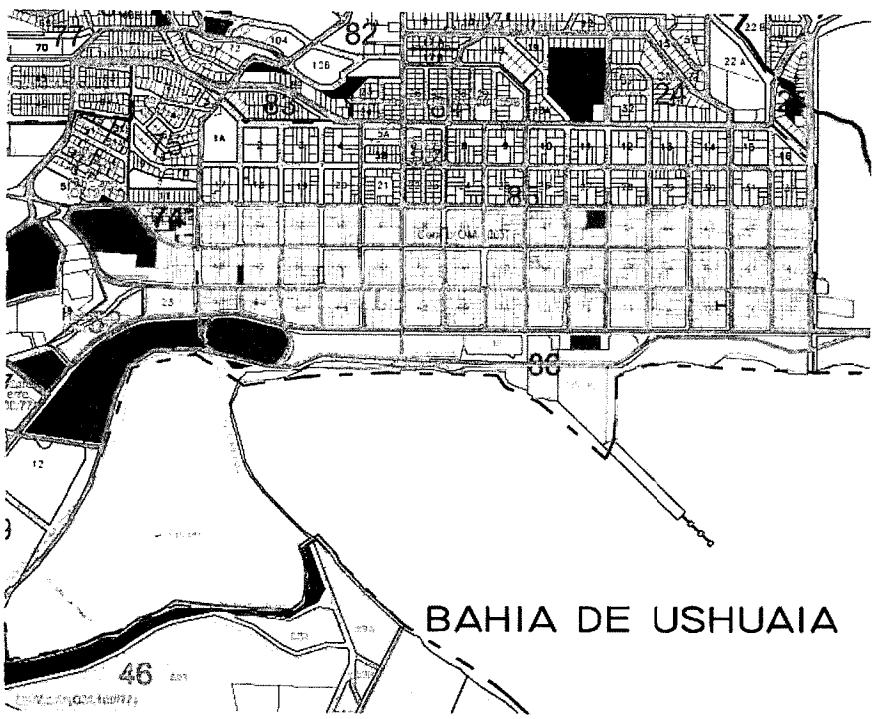
7. En las aceras con pendiente mayor al 12 %, los cestos de basura deberán ubicarse dentro del predio o en una calle lateral, siguiendo las indicaciones del área competente del Departamento Ejecutivo Municipal.

8. En las aceras con pendiente mayor al 12 %, deberá disponerse de pasamanos a doble altura el cual se ubicará entre la escalera y la rampa complementaria. En los Proyectos Ejecutivos se indicará en cada caso, la ubicación de espacios abiertos que permitan el paso entre la escalera y la rampa complementaria, siempre cuidando de que no sean en los sectores de mayor pendiente. Los pasamanos deberán seguir las especificaciones del art. I.2.1.4.2.2.4 de la Ordenanza N° 3005. La altura del pasamano se calculará en base a su doble uso, tanto para los escalones como para la rampa complementaria.

9. Ingresos Vehiculares: a) Se establece un ancho de 0,50 m de profundidad a continuación del rebaje de cordón de los ingresos vehiculares, para los anchos establecidos en ingresos a las parcelas. b) Se dispone tanto la prohibición de rebajes de cordón cuneta sin la autorización municipal correspondiente, como la prohibición de rebajes de cordón superiores a los establecidos.

ANEXO II

Plano de la zona definida en el artículo N° 2 de la presente ordenanza.
El sector sombreado constituye la zona delimitada



12 de agosto de 2025.

La elaboración de esta propuesta fue coordinada por el Dr. Sergio Ilari, con aportes de las personas que integran el Equipo de Gestión y el Equipo Asesor del Programa Provincial de Accesibilidad del Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego. La propuesta contó también con buenos aportes del M.M.O Victor Casimiro y del equipo de asesores de FORJA del Concejo Deliberante, así como comentarios de profesores del C.A.A.D de Ushuaia y de la Escuela Especial Kayú Chénen.