

PROYECTO DE LEY

Capítulo I **Disposiciones generales**

Artículo 1º- Objeto. La presente Ley tiene por objeto la promoción, planificación y desarrollo de nuevas células urbanas denominadas "Super Manzanas" en la Ciudad de Buenos Aires, permitiendo su consolidación en los diferentes barrios, a través de nuevas formas de gestión y utilización del espacio público, ganando espacios para peatones, ciclistas y para esparcimiento.

Artículo 2º- Definición. A los efectos de la presente ley se define como "Super Manzana" al conjunto de manzanas y calles internas o vías de circulación secundarias, perfectamente delimitadas, donde existe concentración de viviendas y usos compatibles con las mismas, rodeadas por calles externas o vías de circulación principal, las cuales admitirán todos los medios de transporte que en ellas circulen, conforme modelo de Anexo 1 que integra la presente.

Los principios básicos de la "Super Manzana" son;

- Contribuir a una ciudad más verde.
- Promover un estilo de vida más saludable.
- Aumento del espacio público para los vecinos.
- Fomento de la participación ciudadana en el cuidado de los espacios públicos.
- Jerarquización de los vecinos como principales usuarios.
- Incremento de la movilidad a pie, bicicletas y transporte público.
- Fomento del uso de las áreas de esparcimiento.
- Aumento del equipamiento urbano.
- Aumento de la seguridad vial.
- Reducción del uso del automóvil particular.
- Disminución de la contaminación ambiental y sonora proveniente de los automóviles, colectivos y camiones.
- Restricción de la circulación del transporte público.

Capítulo II **Participación ciudadana**

Artículo 3º- Los vecinos trabajaran en conjunto con las Comunas y el Gobierno de la Ciudad, para ampliar y poner en valor los espacios urbanísticos comunes, promoviendo las ofertas de esparcimiento.

Artículo 4º- Créase la "Mesa de Participación Ciudadana para la Super Manzana", (en adelante, "MPC") con el objeto de garantizar e instrumentar la participación de los vecinos del barrio en todas las etapas de conformación de la "Super Manzana". La MPC estará conformada por:

- a) Representantes del Ministerio de Planeamiento Urbano y Transporte.
- b) Representantes del Ministerio de Ambiente y Espacio Público.
- c) Miembros de la junta Comunal de la Comuna en donde se cree la "Super Manzana".
- d) Los vecinos con domicilio en la "Super Manzana".

Artículo 5º- Competencias de la "MPC",

- a) Convocar periódicamente a reuniones en el barrio para garantizar el acceso a la información y la participación de los vecinos en el proceso de conformación de la "Super Manzana".
- b) Participar en el desarrollo de las etapas de diagnóstico, elaboración, ejecución, control y evaluación del proyecto, el cual contempla lo siguiente:
 - Prolongación y ensanche de las sendas peatonales.
 - Reducción de las calles vehiculares.
 - Reducción de las plazas de estacionamiento.
 - Provisión de equipamiento urbano en concordancia con la densidad poblacional y las necesidades del barrio y la "Super Manzana".
 - Mejora y consolidación del espacio público.

Capítulo III **Características de la "Super Manzana"**

Artículo 6º- En las calles internas del área comprendida en la "Super Manzana" la circulación general de vehículos motorizados estará reducida a un solo carril. Los carriles restantes serán destinados para estacionamiento e incorporados al uso peatonal, dotándolo de equipamiento urbano y de esparcimiento.

Artículo 7º- En las esquinas se crearán áreas de esparcimiento. Estas áreas de esparcimiento podrán ser destinadas a diferentes temáticas, centradas en cuatro derechos ciudadanos: el derecho al entretenimiento; a la cultura; al intercambio económico y a la libertad de expresión. En todos los casos la MCP será la que designe el destino de estos espacios.

Artículo 8º- Se prohíbe la circulación por las calles internas de la "Super Manzana" a los servicios de transporte público por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano, así como también al transporte pesado o de carga, excepto aquellos que se dirijan al área de carga y descarga dentro de la "Super Manzana".

Artículo 9º- Se creará una zona destinada a carga y descarga en vía pública para los camiones de reparto y abastecimiento de mercaderías, considerando los comercios existentes y según lo especificado en el Código de Transito.

Artículo 10º- Se reducirá la velocidad de circulación de todos los vehículos en las calles internas de la "Super Manzana" a 20km/h.

Capítulo IV **Registro**

Artículo 11º- Se habilita el "Registro Super Manzana", el cual funcionará en la órbita de la Autoridad de Aplicación o en la que ésta designe, la cual tendrá a su cargo el otorgamiento, renovación, denegación, suspensión y canje de los permisos de estacionamiento en dicha área.

La Autoridad de Aplicación determinará la cantidad de permisos a otorgarse conforme los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia, en función de la capacidad vehicular de las arterias afectadas, dependiente de los usos y las posibles modificaciones en su diseño geométrico, priorizando a los vecinos que acrediten domicilio dentro del perímetro de la "Super Manzana".

El registro será obligatorio para todos aquellos vehículos habilitados que deseen estacionar dentro de del área comprendida por la "Super Manzana".

Quedan exceptuados de la inscripción en el Registro los vehículos de emergencia conforme lo dispuesto en el artículo 6.5.1 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 12°- Se define como "Usuario de la Super Manzana" a aquellos vehículos con permiso de estacionamiento en dicha área.

Capítulo V **Disposiciones finales**

Artículo 13°- Presupuesto. El Poder Ejecutivo anualmente incorpora al Presupuesto General de la Administración del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires las partidas presupuestarias correspondientes para el financiamiento de la presente Ley.

Artículo 14° - Autoridad de Aplicación. La autoridad de aplicación será el Ministerio de Planeamiento Urbano y Transporte o quien este designe.

Artículo 15°- Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro del plazo de noventa (90) días de promulgada la misma.

Artículo 16°- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Es el espacio público lo que nos hace ciudadanos. Con el paso del tiempo hemos perdido el origen de la palabra, pero al final lo que define la ciudad es ese lugar, que es la casa de todos, y es el que hace que los ciudadanos puedan manifestarse en toda su amplitud. El problema es que hemos ocupado el espacio con el parque automotor, permitiendo solamente que la gente circule por esos espacios. Lo que tenemos que hacer es un cambio de modelo de movilidad que nos permita liberar el espacio que hoy ocupa la motorización.

La "Super Manzana" es una nueva forma de organización urbana que, con su implantación, aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte.

Las "Super Manzanas" son células urbanas, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones en el espacio público, y en donde la periferia se articula como si fueran vías básicas. El tráfico motorizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga.

Se perfila, por tanto, como una solución integral que une urbanismo y planificación de la movilidad con el objetivo principal de limitar la presencia del vehículo privado en el espacio público y retornar éste al ciudadano. Esta primacía del ciudadano -actualmente convertido en simple peatón- es la base que da sentido a todo el conjunto de intervenciones con las que se perfilará la Súper manzana: calles de sección única para una accesibilidad universal, seguridad debido a la limitación de velocidad a 20 km/h y desarrollo del potencial para incrementar la habitabilidad y el confort en el espacio público. Un espacio donde pueden jugar los niños, y donde las personas pueden deambular seguras y que en la actualidad no es permitido por la motorización. En ese aspecto cabe aclarar que con las "Super Manzanas" liberamos en una ciudad el 70% del espacio que hoy ocupa la motorización.

Con la propuesta de las "Super Manzanas" no se necesitan grandes y costosas obras de infraestructura, pero su instalación transformará radicalmente la ciudad. Los vecinos podrán andar, naturalmente, pero además reiteramos podrán jugar, divertirse, intercambiar económicamente y disfrutar libremente ese espacio.

Cabe destacar que este tipo de iniciativas ya se están aplicando en distintas ciudades del mundo: en Barcelona, la Agencia de Ecología Urbana, el organismo encargado del diseño de políticas de transporte y urbanismo, ya ha puesto en marcha una súper manzana en el barrio barcelonés del Pueblo Nuevo, como ensayo para futuras intervenciones urbanísticas de este tipo en otros barrios, como parte del programa de súper manzanas anunciado por el Ayuntamiento de Barcelona. De un modo similar, en París el barrio La Défense, el distrito de negocios, AZCA en Madrid, e incluso los planes llevados a cabo por la Ciudad de Buenos Aires para la peatonalización del microcentro.

En el caso de la "Super Manzana" ubicada en la ciudad de Barcelona se destinaron solo 55000 euros para un nuevo sistema de señalizaciones y reducción de carriles para comenzar las pruebas de funcionamiento. Se puede decir que los costos que implica llevar a cabo esta propuesta son bajos y que son muchos los beneficios que brinda aumentando los espacios públicos y de esparcimiento y reduciendo la contaminación.

En definitiva, la aplicación de las "Super Manzanas" se traduce en una mejora de la calidad urbana y se reduce el impacto ambiental. También aumenta la calidad de vida de vecinos y visitantes, y se incrementa la cohesión social y la actividad económica fomentando el uso de las calles, sin que estén destinadas únicamente al automóvil.

Es una cuestión de justicia urbana redistribuir el espacio para hacer un nuevo equilibrio, ya que la mayoría del espacio tiene que ser para la mayoría que lo utiliza, los peatones.

Por todo lo expuesto, solicito la aprobación del presente proyecto de Ley.

ANEXO I

