



CÁMARA DE APELACIONES EN LO CAYT - SALA II SECRETARÍA ÚNICA

██████████ G ██████████ D ██████████ Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE INCIDENTE DE APELACION -
AMPARO - USUARIOS Y CONSUMIDORES

Número: INC 769846/2016-2

CUIJ: INC J-01-00074603-3/2016-2

Actuación Nro: 11934303/2018

Ciudad de Buenos Aires, de agosto de 2018.

Y VISTOS; CONSIDERANDO:

1. Que estos autos fueron iniciados por el Sr. C ██████████ D ██████████ I ██████████ a fin de que se condene al GCBA y a SBASE a tomar las medidas pertinentes para que las personas con discapacidad motriz puedan acceder al servicio público de transporte subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires.

En particular, explicó que desde hacía más de diez años posee un local de reparación de celulares en la Galería Sur que se encuentra debajo del Obelisco y que, atento a su condición de discapacitado motriz y la inexistencia de rampas en las bocas de acceso al subte, cada día paga a dos personas para que lo bajen hasta su negocio y luego lo lleven nuevamente a la superficie al finalizar la jornada laboral.

Más adelante, y entre otras contingencias procesales, el Defensor del Pueblo se incorporó al proceso con el objeto de *“que cesen en su omisión inconstitucional y procedan –en un plazo razonable- a eliminar las barreras arquitectónicas existentes en las estaciones de la red de subterráneos de esta Ciudad y así, garantizar la planea accesibilidad a las personas con discapacidad o con movilidad reducida al transporte público de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires”* (fs. 101 y vta.).

Asimismo, como medida cautelar requirió que *“[s]e ordene al GCBA y a SABSE: i) adoptar las medidas alternativas que resulten necesarias para sortear la inaccesibilidad actualmente existente en la red de subterráneos [...], ii) garantizar el adecuado funcionamiento de ascensores, escaleras mecánicas y ‘salvaescaleras’ y iii) disponer un sistema efectivo de comunicación hacia los usuarios –que optimice el actualmente vigente- el funcionamiento de los ascensores y escaleras mecánicas...”* Asimismo, solicitó la citación como tercero de Metrovías S.A. en su condición de operador del servicio.

Luego, la juez subrogante ordenó una inspección ocular a realizarse en toda la red de subterráneos. Dicha medida fue cumplida a fs. 138/152 vta.

Posteriormente, el Defensor del Pueblo amplió la medida cautelar solicitada y requirió que se ordene al GCBA y a SBASE que: **1)** Implementen -por medio de minibuses/camionetas/taxis acondicionados para el traslado de personas con discapacidad- una modalidad de transporte accesible alternativo; **2)** Garanticen el adecuado funcionamiento de ascensores, salvaescaleras, rampas mecánicas y escaleras mecánicas, en todas las líneas en las que estos dispositivos se encuentren instalados; **3)**

Instrumente un sistema efectivo de comunicación; y 4) Adopten las medidas necesarias a fin de asegurar –en cada una de las estaciones de la red que presenten una distancia de huelgos y altura superiores a los estándares tolerados y boleterías y molinetes no adaptados- la presencia de personal para asistir a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

2. Que, a fs. 678/ 698 vta., el Sr. Juez de primera instancia rechazó la intervención del Estado Nacional como tercero, el planteo de incompetencia incoado, así como el pedido de ordinarización del proceso. Asimismo, ordenó la citación como tercero de Metrovías SA, en los términos de los arts. 88 y siguientes del CCAyT, e hizo lugar a la medida cautelar peticionada. Finalmente, puso en conocimiento de lo allí resuelto al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires, a fin de que tome la intervención que considere pertinente y corrió traslado de la demanda interpuesta al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, SBASE, Metrovías SA y al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad de Buenos Aires.

En primer término, justificó el rechazo de la intervención del Estado Nacional con apoyo en que el reclamo introducido en este amparo tiene por objeto obtener un remedio frente a la invocada omisión arbitraria e ilegítima de las autoridades locales de dar cumplimiento a las obligaciones impuestas por la Constitución local. Por ello, sostuvo, admitir la pretensión de la citación como tercero del Estado Nacional implicaría permitir a las autoridades recurrir a un mecanismo procesal que, además de ser innecesario, desvirtuaría la esencia del amparo.

En cuanto al planteo de incompetencia instado, el magistrado se remitió a lo sostenido por el Sr. Fiscal Federal, quien propició la competencia de este fuero para conocer en los presentes obrados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º del CCAyT.

En cuanto a la ordinarización del proceso, afirmó que la magnitud de los derechos involucrados y el universo amparista que se verían afectados por la dilación del proceso impedían que esta causa tramite por otra vía.

Posteriormente, dispuso la citación de Metrovías S.A. en su calidad de concesionario del Servicio Público de Subterráneos y de Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A su turno, el *a quo* consideró que, en virtud de lo estipulado en el artículo 4, punto 4.1. del Acuerdo de Operación y Mantenimiento del Servicio Público de la red de Subterráneos y Premetro (AOM) y en razón de que lo aquí debatido es la facilitación del uso del servicio público de transporte, correspondía ordenar cautelarmente a la empresa concesionaria Metrovías S.A. que: a) en el plazo de quince (15) días corridos, presente una preselección de la/s empresa/s proveedora/s de los artefactos Tótem, con indicación del presupuesto y un detalle de la estructura; b) en el plazo de treinta (30) días corridos, preseleccione y presente una nómina de todo el personal necesario para integrar el “Cuerpo de Asistentes del Subte” (CAS), asignados a prestar funciones en el marco del sistema “Tótem de asistencia”, con indicación de la modalidad contractual con la que se integrarían a la empresa; c) en el plazo de sesenta (60) días corridos, presente un protocolo de actuación que, observando los lineamientos fijados, exprese de manera pormenorizada el modo operativo del sistema; y d) en el plazo de noventa (90) días corridos acredite la puesta en funcionamiento integral del “Tótem de asistencia”.

3. Que contra tal pronunciamiento interpusieron y fundaron recursos de apelación Metrovías S.A. (conf. fs. 719/725 vta.), Subterráneos de Buenos Aires S.E. -SBASE- (fs. 726/740) y el GCBA (fs. 741/749).

3.1. Metrovías SA, en primer término, subrayó que no reviste el carácter de concesionaria, por cuanto su vínculo con SBASE S.E. tiene origen en un Acuerdo de Operación y Mantenimiento, y no en un contrato de concesión de servicio público.

En esa línea, adujo que no existe ninguna estipulación expresa en el AOM que lo obligue a realizar obras como las dispuestas en el pronunciamiento de grado, destacando específicamente que en el acuerdo suscripto se excluyeron “obras e inversiones”.

Afirmó que la causa final del AOM es la operación y mantenimiento del SUBTE y que la decisión del magistrado de grado desconoció aquel límite. En esa senda, apuntó que en el artículo 4.1. de dicho contrato se dispuso que “[e]n el marco del artículo 6, 9, 13 incisos 3 y 11 y concordantes de la Ley N° 4472 y de lo establecido en el presente AOM SBASE otorga a favor de METROVIAS, en forma exclusiva, y éste acepta, la operación y el mantenimiento del Servicio Público de Subterráneos y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, incluyendo la operación de las Líneas A, B, C, D, E, y H, y el Premetro, así como las que, durante el plazo de vigencia del presente AOM, se incorporen a la red y así sea decidido por SBASE”.

Enfatizó que los servicios a prestar por la empresa “consisten en i) operar los trenes de acuerdo a las condiciones y frecuencias que se establecen el presente AOM y los que apruebe SABSE en el futuro; ii) contratar y/o adquirir los servicios y bienes necesarios para la operación del servicio ferroviario; iii) contratar y ejecutar todos los programas de mantenimiento para la operación de los servicios ferroviarios que se establecen el presente AOM, y los que apruebe SBASE en el futuro, iv) administrar los recursos y bienes (Material Rodante, infraestructura, equipos, etc) que SBASE afecte a los Servicios ferroviarios por medio del presente; v) la explotación y administración de las boleterías de la Red de Subterráneos y Premetro de acuerdo a lo establecido en el presente AOM; y vi) administrar y disponer los fondos que perciba METROVIAS por el cobro de la tarifa” (fs. 721).

En suma, planteó que la orden judicial excedió el contenido del contrato.

Finalmente, apuntó que el sistema “Tótem de asistencia” que el tribunal exigió que Metrovías instale en la red de subtes de la CABA carece de un análisis técnico que respalde la decisión.

En suma, concluyó en que el *a quo* había interpretado incorrectamente el alcance del AOM, y que acatarlo implicaría un quebrantamiento del orden jurídico.

3.2. Por su parte, SBASE S.E. destacó que se trata de una medida irrazonable, no solicitada por las partes y sin análisis previo de pruebas técnicas o estudios de factibilidad.

Invocó que el costo de la medida cautelar, de acuerdo con cálculos estimativos realizados por el área técnica, implicaría una inversión equivalente a implementar la accesibilidad en la totalidad de la red.

Por otro lado, apuntó que la medida cautelar introdujo cuestiones no propuestas ni debatidas, habiéndose violado el traslado previsto por el artículo 15 de la Ley 2145.

Asimismo, se agravió de que, en flagrante colisión con las normas constitucionales, el juez decidió planificar obras, contrataciones públicas, gastos presupuestarios no previstos, que obligarán a modificar el destino de las partidas presupuestarias ya establecidas, según estándares legales y procedimentales.

Apuntó que había ofrecido como medida paliativa la colocación de salvaescaleras, propuesta que no había sido tenido en cuenta por el tribunal, cuando ello era superior de las medidas dispuestas. Agregó que el plan propuesto de salvaescaleras dota de dispositivos mecanizados para acceso de personas con movilidad reducida a 19 estaciones de la red de subtes. Entre sus funciones se encuentra: a) timbre para solicitar asistencia a las boleterías, b) mando en embarques y mando extensible a bordo, c) control de sobrecarga, d) botón de alarma de emergencia en mando a bordo, que avisa a las boleterías, e) encendido por llave y por tarjeta magnética, de forma de posibilitar autonomía de su uso, f) control de estado de equipo remoto, g) contador de usos. Subrayó que esas propuestas fueron consensuadas con la Defensoría del Pueblo y, aún así, fueron soslayadas por el magistrado.

Afirmó que la resolución viola el principio de legalidad, en tanto aplica en forma retroactiva la Ley 5770 toda vez que las estaciones del subte fueron construidas en su mayoría con anterioridad a su vigencia.

Por otro lado, postuló que en esas leyes no se previó un plazo de cumplimiento ni se fijó una fecha límite para la ejecución de un plan de obras, debiendo ser razonable su interpretación, dado que requiere la implementación de obras públicas de gran envergadura.

En sentido coincidente con el recurso planteado por Metrovías S.A., afirmó que la sentencia recurrida implica una modificación de las cláusulas vigentes que rigen el AOM, alterando las obligaciones allí asumidas. Ello, adelantó, incidirá negativamente en las tarifas, dado que se trata en definitiva de una decisión ineficiente. Explicó que la ejecución de obras e inversiones están excluidas del mentado contrato y que sólo la autoridad de aplicación puede encomendar al operador trabajos relacionados con la operación del servicio público. Esgrimió que decisiones de esa naturaleza exceden el ámbito de la función judicial y son propias de la Administración.

Por otro lado, planteó que la resolución genera inseguridad jurídica y un grave perjuicio a la Ciudad, por interferir en el proceso licitatorio público nacional e internacional para concesionar el servicio SUBTE.

También se agravió del rechazo de la ordinarización del proceso y de la citación como tercero del Estado Nacional.

3.3. El GCBA, liminarmente, reconoció que se encuentra vigente la ley local que obliga al Gobierno de la Ciudad a garantizar el acceso a la red de subtes a las personas con discapacidad o movilidad reducida; ello no obstante, postuló que el cumplimiento debe ser progresivo y con los trámites administrativos y, eventualmente, legislativos del caso.

Afirmó que la resolución del magistrado de grado carece de congruencia con respecto al objeto de la demanda, las medidas cautelares solicitadas, las partes que constituyen la relación jurídica procesal en estas actuaciones, y, finalmente, el universo de personas respecto del cual se dictó la cautelar.

Explicó que la parte actora pretendía que las codemandadas procedieran, en un plazo razonable, a eliminar barreras arquitectónicas existentes en las estaciones de la red de subterráneos de la Ciudad, a fin de garantizar la plena accesibilidad de las personas con discapacidad o con movilidad reducida a dicho

transporte público. En ese contexto, solicitó que: i) se adopten las medidas alternativas para sortear la inaccesibilidad existente, ii) se garantice el adecuado funcionamiento de los ascensores, escaleras mecánicas y salvaescaleras, y iii) se instrumente un sistema efectivo de comunicación a los usuarios, con información en tiempo real respecto del funcionamiento de los ascensores y escaleras mecánicas.

En consecuencia, según su criterio, la medida cautelar dictada no se relaciona con la pretensión de autos, sino que constituye una solución creada por el *a quo* por sí y ante sí, decisión que genera un dispendio de actividad y recursos que no tienen justificación. Aseguró que si bien las medidas cautelares pueden ser modificadas por el juez de la causa, éstas no pueden ser alteradas de manera tal que constituyan soluciones que no fueron pretendidas por las partes.

Apuntó que sería viable para satisfacer cautelarmente la pretensión de la actora asegurar el funcionamiento de los ascensores, salvaescaleras, rampas y escaleras mecánicas, así como el acceso a la información en tiempo real sobre su disponibilidad.

Se agravió, además, de que la medida cautelar se encuentre dirigida a Metrovías, exclusivamente, cuando las partes demandas en autos fueron el GCBA y SBASE.

Planteó la invasión de la zona de reserva de la Administración que subyace en el contenido, alcance e instrumentación de la cautelar ordenada. Manifestó que resultaba irrazonable que un juez disponga la forma de cumplimiento de una garantía legal que involucra cuestiones técnicas operativas y complejas, respecto de las cuales no tiene competencia técnica.

4. Que, a su turno el Sr. Fiscal ante la Cámara emitió su dictamen. En primer término, y con respecto al planteo de ordinarización del pleito, se remitió a los argumentos que expuso en la queja “*Subterráneos de Buenos Aires s/ incidente de queja por apelación denegada –amparo- usuarios y consumidores*”, expte. A769846-2016/1.

Luego, propició el rechazo de la citación del Estado Nacional. Afirmó que a partir de la suscripción junto al Estado Nacional del Acta Acuerdo del 03/12/2012, la Ciudad asumió definitivamente el control y fiscalización del contrato de concesión del Servicio Público de Subterráneos y Premetro. Asimismo, puntualizó que, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 4472, el GCBA asumió en su jurisdicción la prestación del servicio público de subterráneo y, por su lado, SBASE es su autoridad de aplicación; por tanto, a su juicio, no se advierte una causa o controversia común que justifique la citación del Estado Nacional (fs. 768).

Tras realizar un minucioso análisis del marco normativo aplicable, postuló que la medida cautelar dictada en la instancia de grado debía modificarse, en tanto el magistrado no cuenta con atribuciones suficientes para valorar y seleccionar las características técnicas que deben tener las medidas transitorias y urgentes que deben adoptarse para dotar gradualmente al servicio público de SUBTE de plena accesibilidad.

Desde esa perspectiva, puntualizó que un punto de partida elemental para comenzar a revertir la situación de inaccesibilidad de la red de SUBTE en forma inmediata es garantizar -en el plazo razonable que considere el tribunal- el adecuado funcionamiento de ascensores, escaleras mecánicas y salvaescaleras ya instalados en las distintas estaciones y, en paralelo, disponer un sistema efectivo de comunicación que asegure a los usuarios con discapacidad motriz o movilidad reducida el rápido y fácil acceso a la información adecuada respecto del estado de funcionamiento de todos los dispositivos mecánicos de elevación de la red. Tales tareas, afirmó, además de haber

sido solicitadas por el Defensor del Pueblo de la Ciudad, se encuentran reguladas en el contrato reseñado (fs. 783 y 783 vta.).

En esa misma lógica, destacó lo decidido por la Sala III de esta Cámara de Apelaciones en la causa “*Ferreira Isabel c/ GCBA y otros s/ amparo (art. 14 CCBA)*”, expte. N°44694, del 06/02/17. Allí, el tribunal actuante hizo lugar al amparo y ordenó a Metrovías que: i) garantice como piso mínimo de funcionamiento de cada ascensor el 85% de las horas de servicio que le son establecidas por mes; ii) el sistema de atención telefónica funcione en el horario de servicio de transporte, así como que el sitio web se encuentre actualizado en tiempo real, informándose sobre la disponibilidad de los ascensores de las diferentes estaciones de la línea A de subterráneos; iii) instale letreros en cada estación que indiquen qué medios de elevación se encuentran sin funcionar y la colocación de un cartel visible para el público en cada ascensor indisponible, en el que se detallen los motivos de la avería, el plazo de reparación, y el cronograma de mantenimiento.

5. Que respecto de los agravios planteados por SBASE SE con relación a su pretensión de incorporar al proceso al Estado Nacional, de acuerdo con los artículos 88 y siguientes del CCyT, corresponde su rechazo por las razones ya vertidas, en lo sustancial, por el Sr. Fiscal ante la Cámara en la parte pertinente de su dictamen (fs. 767 vta. y 768).

6. Que, por otro lado, cabe señalar que el artículo 15 de la ley N°2145 establece como recaudos para la concesión de medidas como la aquí peticionada la verosimilitud del derecho, el peligro en la demora, la no frustración del interés público y la contracautela.

En lo que respecta al primero de los requisitos, dijo en forma reiterada la Corte Suprema de Justicia de la Nación (en adelante, CSJN) que no se exige de los magistrados un examen de certeza sino tan sólo de apariencia (Fallos: 330:5226, entre muchos otros). Es más, el juicio de certeza contradice la propia naturaleza del instituto cautelar, que se desenvuelve en el plano de lo hipotético.

Por su parte, el peligro en la demora requiere una apreciación atenta de la realidad comprometida, con el objeto de establecer cabalmente si las secuelas que pudieran llegar a producir los hechos que se pretenden evitar, pueden restar eficacia al ulterior reconocimiento del derecho en juego por medio de la sentencia dictada como acto final y extintivo del proceso (Fallos: 319:1277).

A su vez, ambos recaudos se encuentran de tal modo relacionados que la mayor presencia de uno de ellos exime proceder —en forma estricta— al análisis del otro. Sin embargo, tal cosa no implica prescindir de la configuración —aunque sea mínima— de cualquiera de aquéllos.

7. Que, asentado ello, corresponde entonces recordar que las personas con discapacidad gozan de protección constitucional, de manera específica, a tenor de lo dispuesto en el artículo 75, incisos 22 y 23 de la Constitución Nacional.

En efecto, vale resaltar que goza de jerarquía constitucional, otorgada mediante la ley 27.044, en los términos del artículo 75 inciso 22 de la CN, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CIPCD)—ratificada en nuestro país mediante la Ley Nacional 26.378- que establece como principios rectores en la materia: “[l]os Estados Partes se comprometen a asegurar y promover el

pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad..”. Así, en su artículo 9º, en cuanto a la accesibilidad, fijó que: “ 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, 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. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo; b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia. 2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para: a) 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; b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad; c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad; d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión; e) Ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a edificios y otras instalaciones abiertas al público; f) Promover otras formas adecuadas de asistencia y apoyo a las personas con discapacidad para asegurar su acceso a la información; g) Promover el acceso de las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluida Internet; h) Promover el diseño, el desarrollo, la producción y la distribución de sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones accesibles en una etapa temprana, a fin de que estos sistemas y tecnologías sean accesibles al menor costo.

En la misma senda, la Observación General N° 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoció que *la accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Sin acceso 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, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades de participar en sus respectivas sociedades. No es casualidad que la accesibilidad sea uno de los principios en los que se basa la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (art. 3 f)). Tradicionalmente, el movimiento en favor de las personas con discapacidad ha sostenido que el acceso de esas personas al entorno físico y al transporte público es una condición previa para que ejerzan su libertad de circulación, garantizada en el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.*

En tal interpretación dicho organismo consideró que a partir de la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial que garantizó a todas las personas el derecho de acceso a todos los lugares y servicios destinados al uso público, tales como los medios de transporte, hoteles, restaurantes, cafés, espectáculos y parques (art. 5 f)) se estableció un precedente en el marco jurídico internacional de derechos humanos, en virtud del cual el derecho de acceso puede considerarse un derecho *per se*. *“Es cierto que, en el caso de los miembros de diferentes grupos raciales o étnicos, las barreras al libre acceso a lugares y servicios abiertos al público han sido producto de actitudes basadas en prejuicios y de una disposición a utilizar la fuerza para impedir el acceso a espacios que son físicamente accesibles. En cambio, las personas con discapacidad se enfrentan a barreras técnicas y ambientales —en la mayoría de los casos, del entorno construido por el hombre— como peldaños a la entrada de los edificios, la falta de ascensores en los edificios de varias plantas y la ausencia de información en formatos accesibles. El entorno construido siempre se relaciona con el desarrollo social y cultural y con las costumbres; por lo tanto, ese entorno está bajo el pleno control de la sociedad”*. De ese modo, este organismo concluye que cuando se mejoran las condiciones de accesibilidad se combate la discriminación de las personas con discapacidad.

8. Que, en ese sentido la Corte Interamericana interpretó que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad tiene en cuenta el modelo social para abordar la discapacidad, lo cual implica que la discapacidad no se define exclusivamente por la presencia de una deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, sino que se interrelaciona con las barreras o limitaciones que socialmente existen para que las personas puedan ejercer sus derechos de manera efectiva. Los tipos de límites o barreras, afirmó tal organismo, que comúnmente encuentran las personas con diversidad funcional en la sociedad, son, entre otras, barreras físicas o arquitectónicas, comunicativas, actitudinales o socioeconómicas.

Siguiendo esa línea, este tribunal afirmó que no basta con que los Estados se abstengan de violar derechos, sino que es imperativa la adopción de medidas positivas, es su obligación propender a la inclusión de las personas con discapacidad por medio de la igualdad de condiciones, oportunidades y participación en todas las esferas de la sociedad, con el fin de garantizar que las limitaciones anteriormente descritas sean eliminadas.

Asimismo, la Corte consideró que las personas con discapacidad a menudo son objeto de discriminación a raíz de su condición, por lo que los Estados, reafirmó, deben adoptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral, o de cualquier otra índole, necesarias para que toda discriminación asociada con las discapacidades sea eliminada y para propiciar la plena integración de esas personas en la sociedad (conf. Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Furlan y Familiares vs. Argentina).

Por su parte, el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales —órgano de interpretación del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales— sostuvo en la Observación General 5 que *“la discriminación, de jure o de facto, contra las personas con discapacidad existe desde hace mucho tiempo y reviste formas diversas, que van desde la discriminación directa, como por ejemplo la negativa a conceder oportunidades educativas, a formas más “sutiles” de discriminación, como por ejemplo la segregación y el aislamiento conseguidos*

mediante la imposición de impedimentos físicos y sociales". Explicó que a los efectos del Pacto, la "discriminación fundada en la discapacidad" puede definirse como una discriminación que incluye toda distinción, exclusión, restricción, preferencia, o negativa cuyo efecto sea anular u obstaculizar el reconocimiento, el disfrute o el ejercicio de derechos económicos, sociales o culturales. Mediante la negligencia, la ignorancia, los prejuicios y falsas suposiciones, así como mediante la exclusión, la distinción o la separación, las personas con discapacidad se ven imposibilitadas de ejercer sus derechos económicos, sociales o culturales sobre una base de igualdad con las personas que no tienen discapacidad.

9. Que de igual manera, *“el hecho de que los gobiernos no puedan ofrecer medios de transporte que sean accesibles a las personas con discapacidad reduce sobremanera las posibilidades de que esas personas puedan encontrar puestos de trabajo adecuados e integrados, que les permitan beneficiarse de las posibilidades de capacitación educativa y profesional, o de que se desplacen a instalaciones de todo tipo. De hecho, la existencia de posibilidades de acceso a formas de transporte apropiadas y, cuando sea necesario, adaptadas especialmente, es de importancia capital para que las personas con discapacidad puedan realizar en la práctica todos los derechos que se les reconoce en el Pacto”*.

10. Que la importancia de la accesibilidad se destacó también en la Observación General 14 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, sobre el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud (párrafo 12). En su Observación General 9 sobre los derechos de los niños con discapacidad, el Comité de los Derechos del Niño afirmó que la inaccesibilidad física del transporte público y de otras instalaciones, en particular los edificios gubernamentales, las zonas comerciales y las instalaciones de recreo, es un factor importante de marginación y exclusión de los niños con discapacidad y compromete claramente su acceso a los servicios, en particular la salud y la educación (párr. 39). El Comité de los Derechos del Niño reiteró la importancia de la accesibilidad en su Observación general 17 sobre el derecho del niño al descanso, el esparcimiento, el juego, las actividades recreativas, la vida cultural y las artes.

Como conclusión, dicho Comité interpretó que la obligación de los Estados de proporcionar la accesibilidad es una parte esencial del deber de respetar, proteger y hacer realidad los derechos a la igualdad y que se garantiza mediante la estricta aplicación de las normas de accesibilidad. Las barreras que impiden el acceso a los objetos, instalaciones, bienes y servicios existentes que están destinados o abiertos al público deben eliminarse gradualmente de forma sistemática y, lo que es más importante, bajo una supervisión continua, con el objetivo de alcanzar la plena accesibilidad.

11. Que asimismo también gozan de tutela los “usuarios” de servicios públicos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42, CN: *“[l]os consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los*

mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios...”.

12. Que, por su parte, en la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se dispuso que “[t]odas las personas tienen idéntica dignidad y son iguales ante la ley [...] La Ciudad promueve la remoción de los obstáculos de cualquier orden que, limitando de hecho la igualdad y la libertad, impidan el pleno desarrollo de la persona y la efectiva participación en la vida política, económica o social de la comunidad (art. 11). Asimismo, en el artículo 42 se previó que “[1]a Ciudad garantiza a las personas con necesidades especiales el derecho a su plena integración, a la información y a la equiparación de oportunidades. Ejecuta políticas de promoción y protección integral, tendientes a la prevención, rehabilitación, capacitación, educación e inserción social y laboral. Prevé el desarrollo de un hábitat libre de barreras naturales, culturales, lingüísticas, comunicacionales, sociales, educacionales, arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de cualquier otro tipo, y la eliminación de las existentes.

A su vez, en el artículo 46 se “*garantiza la defensa de los consumidores y usuarios de bienes y servicios, en su relación de consumo, contra la distorsión de los mercados y el control de los monopolios que los afecten. Protege la salud, la seguridad y el patrimonio de los consumidores y usuarios, asegurándoles trato equitativo, libertad de elección y el acceso a la información transparente, adecuada, veraz y oportuna, y sanciona los mensajes publicitarios que distorsionen su voluntad de compra mediante técnicas que la ley determine como inadecuadas*”.

13. Que, en el ámbito infraconstitucional, en el artículo 20 de la Ley Nacional 22431 (v. Ley 161) se dispuso que “*la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos con el fin de lograr la accesibilidad de las personas con movilidad reducida*”.

Por su parte, mediante la Ley 962 se modificó el Código de Edificación de la Ciudad para mejorar la accesibilidad de sus habitantes. Allí se definió la accesibilidad al medio físico como “*aquella que posibilita a las personas que, con discapacidad permanente o con circunstancias discapacitantes, desarrollen actividades en edificios y en ámbitos urbanos y utilicen los medios de transporte y sistemas de comunicación*”; adaptabilidad como “*posibilidad de modificar una estructura o un entorno físico para hacerlo accesible a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes*”; y las barreras arquitectónicas como “*impedimentos físicos que presenta el entorno construido frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes*” (incorporación al art. 1.3.2 “Definiciones”). En ese marco, se dispuso que para el caso de reforma o ampliación de todo edificio público o privado con concurrencia masiva de personas se deben adecuar los accesos, circulaciones, servicios de salubridad y sanidad, eliminándose las barreras físicas existentes (conf. artículo 61).

Finalmente, con el dictado de la Ley 5770 se incluyó en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el siguiente texto: “*se*

debe garantizar el acceso de personas con movilidad reducida a todas las estaciones de la red de subterráneos”.

14. Que, en este contexto jurídico cabe resaltar las conclusiones a las que arribó el Defensor del Pueblo de la Ciudad sobre los hechos del caso, tras el reconocimiento judicial efectuado a fs. 138/152 y referido particularmente a las condiciones de accesibilidad en las líneas de subterráneo. Éstas pueden resumirse en los siguientes términos:

a) En relación a los ascensores:

La línea A posee diecinueve (19) estaciones, de las cuales ocho (8) no cuentan con ascensores (un 38,8%). Al momento del relevamiento, en las estaciones Congreso y Carabobo se observó que uno de los ascensores no funcionaba y que en la estación Acoyte no funcionaba ninguno de los dos ascensores relevados.

Destacó el Defensor que tras eso pudo comprobar que de acuerdo con la información que surgía del relevamiento: en la línea A, estación Acoyte, el ascensor llevaba fuera de servicio por reparación un tiempo muy prolongado. En efecto, desde el 3 de marzo de 2017, fecha en que se había realizado el relevamiento, hasta el 27 de marzo, seguía fuera de servicio.

Con respecto a la línea B destacó que posee diecisiete (17) estaciones, de las cuales once no cuentan con ascensores (el 64,7%). Al momento del relevamiento se constató que en las estaciones Uruguay, Los Incas, Echeverría y Callao uno de los ascensores estaba fuera de servicio; mientras que en la estación Tronador no funcionaban los dos ascensores. A su vez, del cotejo realizado por el Defensor surgía que al día 27 de marzo de 2017 en la estación Echeverría los dos ascensores se encontraban fuera de servicio, uno por reparación por tiempo prolongado y otro por una semana.

En punto a la línea C subrayó que no posee ascensores en ninguna de sus nueve (9) estaciones.

La Línea D, afirmó, tiene dieciséis (16) estaciones, de las cuales diez (10) no cuentan con ascensores instalados (el 62,5 %). Al momento del relevamiento en las estaciones Tribunales, Callao y Facultad de Medicina, el único ascensor consignado no funcionaba. Y, por otro lado, manifestó que existía un ascensor que se encontraba fuera de servicio por reparación y por tiempo prolongado.

En cuanto a la línea E no posee ascensores en ninguna de sus quince (15) estaciones.

Finalmente, la línea H es la única que cuenta con ascensores en sus once (11) estaciones. Sin embargo, expresó que al momento de la constatación, en la estación Inclán no funcionaba el ascensor y en la estación Once uno de los ascensores que permite acceder desde las boleterías hacia el andén no funcionaba, como tampoco uno de los que permite tomar la combinación con la línea A.

b) Escaleras mecánicas:

Concluyó que en la línea A, el 33% de las estaciones no posee escaleras mecánicas. Aclaró que de las estaciones que cuentan con escaleras mecánicas, en Perú, Púan y Carabobo, al día del relevamiento no funcionaban las de sentido ascendente.

En la línea B, sostuvo que el 11, 8% de de las estaciones no contaban con escaleras mecánicas al momento del relevamiento.

Respecto de la línea C, manifestó que el 11% de las estaciones no cuenta con escaleras mecánicas.

En cuanto a la línea D, afirmó, que el 6,25% de las estaciones no tienen escaleras mecánicas. De las estaciones que sí poseen, señaló que en Agüero dos escaleras que se situaban en sentido ascendente no se encontraban en funcionamiento. Destacó que de acuerdo con la situación al 27 de marzo de 2017 las escaleras de la estación M. Carranza se encontraban en reparación y fuera de servicio por una semana (las de sentido descendente), mientras que en Agüero se encontraban fuera de servicio y en reparación por tiempo prolongado dos escaleras mecánicas.

Respecto de la línea E, explicó que no cuentan con escaleras mecánicas el 6,7% de las estaciones. Por su parte, con relación a las estaciones que sí cuentan con dichos dispositivos, al 27 de marzo de 2017, en Entre Ríos, General Urquiza y José María Moreno se observó la falta de funcionamiento de una de las escaleras mecánicas en sentido ascendente del andén a las boleterías.

Finalmente, respecto de la línea H el 100% de las estaciones destacó que poseen escaleras mecánicas.

c) Rampas y salvaescaleras.

En cuanto a las líneas A y B destacó que poseen una sola estación con rampa (Plaza de Mayo y Carlos Gardel) y no cuentan con salvaescaleras en toda su extensión. A su vez La línea C no posee ni rampas ni salvaescalares.

En cuanto a la línea D señaló que posee en la estación Agüero dos rampas en las entradas de las escaleras fijas para nivelar el ingreso; en la estación Olleros tiene cuatro salvaescaleras y en la estación José Hernández existen tres salvaescaleras; mientras que la línea E posee en la estación Medalla Milagrosa dos ingresos por rampa, en la estación Plaza de los Virreyes tres ingresos mediante rampa, y –a su vez- no cuenta con salavaescaleras en toda su extensión.

Respecto a la Línea H sostuvo que en Humberto I existe una rampa interna para realizar la combinación con la línea E y dos salvaescaleras desde las boleterías hacia la combinación con la línea E; en la estación Once posee una rampa interna para realizar la combinación con la línea; y en la estación Corrientes tiene una rampa interna y dos rampas mecánicas para realizar la combinación con la línea B.

15. Que asimismo, debe subrayarse lo decidido por la Sala III del fuero en la causa EXP 44694 *“Ferrerira, Isabel c/ GCBA y otros s/ amparo (art. 14 CCBA)”*, el 6/2/2017. Allí se hizo lugar al amparo y se ordenó a Metrovías: i) garantizar como piso mínimo de funcionamiento de cada ascensor el 85% de las horas de servicio por mes; ii) el mantenimiento de un sistema de atención telefónica que funcione en el horario de servicio de transporte y de un sitio web actualizado en tiempo real que informe sobre la disponibilidad de los ascensores de las diferentes estaciones de la línea A de subterráneos, iii) la fijación de letreros en cada estación que indiquen qué medios de elevación se encuentran sin funcionar y la colocación de un cartel visible para el público en cada ascensor indisponible, en el que se detallen los motivos de la avería, el plazo de reparación, y el cronograma de mantenimiento. Además se ordenó a SBASE y Metrovías SA que, a través de los organismos técnicos pertinentes presenten, en el plazo de sesenta (60) días una propuesta de solución para el acceso en silla de ruedas mecánicas en al menos una puerta en un vagón de cada formación, que debe estar correctamente identificada.

16. Que, en este contexto, en atención al tenor de la pretensión articulada en autos, y toda vez que con la prueba obrante en autos puede darse por acreditada, en el marco liminar de la medida bajo estudio, la existencia de barreras arquitectónicas y deficiencias de accesibilidad, de conformidad con el plexo normativo reseñado, corresponde, entonces, tener por configurada la verosimilitud en el derecho invocado por la parte actora.

Por lo demás, el peligro en la demora puede tenerse por comprobado por cuanto de no acceder a la pretensión cautelar se convalidaría la situación de hecho que impide a la parte actora y al colectivo que se representa, el regular ejercicio de sus derechos.

17. Que cabe recordar que en el marco de la Ley 4472, de regulación y reestructuración del sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad de Buenos Aires, se estableció como autoridad de aplicación a la empresa SBASE S.E., quien tiene a su cargo el desarrollo y la administración del sistema de infraestructura del SUBTE, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de la operación del servicio.

En ejercicio de esas competencias se celebró el acuerdo de operación y mantenimiento del Servicio Público de Subterráneos y Premetro, por medio del cual SBASE le otorgó la operación a la empresa Metrovías.

En ese acuerdo se previó que “[l]os servicios a prestar por METROVIAS consisten en: (i) operar los trenes de acuerdo a las condiciones y frecuencias que se establecen en el presente AOM, y los que apruebe SBASE en el futuro; ii) contratar y/o adquirir los servicios y bienes necesarios para la operación del servicio ferroviario; (iii) contratar y ejecutar todos los programas de mantenimiento para la operación de los servicios ferroviarios que se establecen en el presente AOM, y los que apruebe SBASE en el futuro, (iv) administrar los recursos y bienes (Material Rodante, Infraestructura, equipos, etc) que SBASE afecte a los Servicios ferroviarios por medio del presente; (v) la explotación y administración de las boleterías de la Red de Subterráneos y Premetro de acuerdo a lo establecido en el presente AOM; y (vi) administrar y disponer los fondos que perciba METROVIAS por el cobro de la tarifa.

Por otro parte METROVIAS acepta la operación de los servicios de acuerdo a los términos y condiciones que se establecen en el presente AOM. Se aclara expresamente que se encuentran excluidos del presente AOM conforme los términos de la ley 4472 y la normativa concordante: (i) La explotación de todos los colaterales del sistema de la red de subterráneos y premetro. (ii) La ejecución de obras e inversiones. La Autoridad de Aplicación a su solo criterio podrá encomendar al OPERADOR trabajos directamente relacionados con la Operación y el Servicio Público”

De lo expuesto, puede advertirse *prima facie* que en el AOM se dispuso que el operador debe realizar las tareas de mantenimiento de los bienes que estén afectados a la operación. Específicamente, en el artículo 12.1 se estableció que el operador “se obliga a efectuar el mantenimiento de los bienes siguiendo las normas técnicas de procedimiento que se indican en los respectivos anexos, las que fijan las especificaciones de los fabricantes o en su caso las que propusiera el OPERADOR – conforme a parámetros técnicos elaborados por consultores externos de primer nivel, debiendo SBASE aprobar o rechazar dicha propuesta, en un plazo que no podrá exceder los treinta (30) días hábiles (...) deberá mantener el buen estado de los Bienes otorgados para la Operación y Mantenimiento hasta el momento de su devolución al

término de aquella, sin diferir las tareas e intervenciones de los ciclos programados de mantenimiento". Por su parte, en cuanto a las instalaciones fijas, contempló que el operador *"deberá presentar a SBASE durante los primeros diez (10) días de cada año, los correspondientes planes de mantenimiento de cada instalación, conforme se indican en el Anexo XIV"*.

Dicho anexo XIV, en lo que aquí interesa, prevé además de la obligación del mantenimiento de los medios de elevación electrónicos instalados en la red de subterráneos que *"en el caso de los ascensores, escaleras mecánicas y demás dispositivos electromecánicos de elevación de personas, el OPERADOR deberá contratar Empresas Conservadoras..."* y *"deberá contar con un servicio de Emergencia las 24 hs los 365 días del año. En horario de servicio de la red de Subterráneos, deberá asegurar la concurrencia del personal técnico al lugar donde un equipo haya salido de servicio dentro de las 2 hs de haber sido notificada por el OPERADOR"*. En este anexo se determinó el procedimiento para registrar las fechas y horarios de tales eventos, así como las medidas necesarias para la reparación de los equipos. Por su parte, y frente a una situación de emergencia, se dispuso que el personal técnico debe llegar al lugar en un término inferior a los treinta minutos.

Por otro lado, dentro del plexo de obligaciones de Metrovías se encuentra la de brindar un informe mensual de operación del servicio, que debe contener en la planilla el estado de funcionamiento de escaleras mecánicas, entre otros aspectos, número y tipos de fallas que suscitaron interrupciones del servicio, escaleras y ascensores descompuestos al inicio y al final del mes, parte mensual de escaleras mecánicas, ascensores y salvaescaleras detenidos con el detalle la causa de la interrupción y el tiempo de paro total de cada elemento, entre otros datos.

Finalmente, en el acuerdo se estableció que *"se aceptará únicamente una inmovilización programada de dos (2) horas semanales como máximo para la realización de tareas de mantenimiento y reparación"*, mientras que Metrovías SA sólo quedará exenta de penalidades si posee un 96% de cumplimiento de referido a la disponibilidad de las escaleras mecánicas en el horario del servicio. En cuanto a los ascensores y salvaescaleras *"se aceptará únicamente una inmovilización programada de dos (2) horas semanales como máximo para la realización de tareas de mantenimiento y reparación"*; en tanto el operador quedará exento de penalidades si los ascensores se encuentran disponibles el 85% de las horas en que se presta el Servicio Público de Subterráneo (conf. Anexo XVIII).

Asimismo, en relación con la pretensión de la parte actora referida a la información en tiempo real de la disponibilidad de los medios mecánicos de acceso a la red de subte, debe recordarse que en el acuerdo se prevé que los usuarios y SBASE deben ser informados en forma rápida y eficiente sobre cualquier anomalía que presente el servicio de la red de subterráneos. Así el *"OPERADOR debe mantener informado al público usuario sobre las prestaciones normales del servicio, imprevistos, o modificaciones que alteren dichas prestaciones de todo el sistema de subterráneos. Para ello utilizará los sistemas existentes y otros que puedan implementarse en el futuro"* (conf. 9.2).

18. Que, en particular, por disposición contractual la empresa Metrovías tiene la obligación de asegurar el funcionamiento mínimo de los ascensores durante el 85% del horario de prestación del servicio mensual, así como el adecuado

funcionamiento de las escaleras mecánicas durante el 96% del horario de prestación del servicio.

Por su lado, SBASE S.E., en su carácter de autoridad de aplicación de la Ley 4472 y parte del mentado contrato, posee las competencias de control sobre el cumplimiento y aplicación de las sanciones previstas en el punto 14.1 del AOM, de acuerdo con lo establecido en el Anexo XVIII. Asimismo, no debe soslayarse que esa parte, en el marco del mencionado acuerdo, asumió *“Establecer y llevar adelante un programa de inversiones para la mejora de la seguridad operativa y del servicio, que incluya el mejoramiento, la conservación y renovación del material rodante, de las vías y de la infraestructura en general (...) Establecer y ejecutar un plan de mediano plazo que propenda a la mejora del servicio ..”* (conf. art. 6º, incisos m) y o) del AOM).

19. Que, en este contexto, no debe soslayarse que en este incidente SBASE y el GCBA afirmaron que para dar cumplimiento a las obligaciones que surgen de los tratados internacionales, la Constitución de la Ciudad, así como de la Ley 5770, es necesario un plan de reformas de las barreras arquitectónicas que afectan al servicio de subte.

20. Que, en consecuencia, en esta etapa preliminar, y de conformidad con todo lo expuesto, corresponde modificar la medida cautelar en los términos descriptos en el párrafo siguiente.

Así, pues, SBASE S.E. debe, en el plazo y bajo el apercibimiento que disponga el Sr. Juez de la instancia de grado: (a) presentar un plan que garantice la accesibilidad en la totalidad de las estaciones de subterráneo y la circulación en los andenes y recorrido peatonal de dicho servicio público; (b) elaborar un plan de contingencia de carácter urgente que posibilite al usuario con discapacidad ingresar en forma eficaz y oportuna de la calle al andén (y viceversa), debiéndose instalar –a su vez– una señalización que permita la fácil individualización de los accesos destinados para ello; (c) presentar un informe periódico de los puntos precedentes y en particular sobre el funcionamiento de las escaleras mecánicas, salvaescaleras y ascensores de las estaciones de la red de subte; y, d) proceder a la publicación del plan de contingencia -o sus puntos más relevantes-.

Asimismo, cabe disponer que Metrovías S.A. acredite, en el plazo de diez (10) días ante el juez de grado el regular funcionamiento de los ascensores y escaleras mecánicas enunciados en el considerando 14; así como elaborar –conjuntamente con SBASE S.E.- el plan de contingencia en el término de veinte (20) días.

Por su parte, el GCBA, SBASE S.E. y Metrovías S.A. deben habilitar en sus páginas web un link mediante el cual se acceda a: (a) un plano detallado de los ingresos habilitados para discapacitados en cada una de las estaciones de las distintas líneas; (b) el plan de contingencia ordenado precedentemente; y (c) el estado actualizado del funcionamiento de los distintos medios mecánicos de ingreso y egreso a las estaciones.

21. Que, finalmente, y con relación al agravio articulado por el GCBA referido al alcance del colectivo alcanzado, pues –según su criterio– no se acreditó el daño sobre las personas lesionadas, personas con bebés o niños, o mujeres embarazadas

en el acceso al servicio por las barreras y otras dificultades existentes, sólo cabe rechazarlo ya que el perjuicio es evidente.

Por lo tanto, y en sentido concordante con el Sr. Fiscal ante la Cámara, este tribunal **RESUELVE**: fijar el alcance de la medida cautelar en los siguientes términos: 1) Ordenar a SBASE S.E. que, en el plazo y bajo el apercibimiento que disponga el Sr. Juez de la instancia de grado: (a) presente un plan que garantice la accesibilidad en la totalidad de las estaciones de subterráneo y la circulación en los andenes y recorrido peatonal de dicho servicio público; (b) elabore un plan de contingencia de carácter urgente que posibilite al usuario con discapacidad ingresar en forma eficaz y oportuna de la calle al andén (y viceversa), debiéndose instalar una señalización que permita la fácil individualización de los accesos destinados para ello; (c) presente un informe periódico de los puntos precedentes y en particular sobre el funcionamiento de las escaleras mecánicas, salvaescaleras y ascensores de las estaciones de la red de subte; y, d) publique el plan de contingencia -o sus puntos más relevantes-. 2) Disponer que Metrovías S.A. (a) acredite, en el plazo de diez (10) días, ante el juez de grado el regular funcionamiento de los ascensores y escaleras mecánicas identificados en el considerando 14; y (b) elabore –conjuntamente con SBASE S.E.- el plan de contingencia en el término de veinte (20) días. 3) Ordenar al GCBA, SBASE S.E. y Metrovías S.A. que habiliten en sus páginas web un link mediante el cual se acceda a: (a) un plano detallado de los ingresos habilitados para discapacitados en cada una de las estaciones de las distintas líneas, (b) el plan de contingencia ordenado precedentemente, y (c) el estado actualizado del funcionamiento de los distintos medios mecánicos de ingreso y egreso a las estaciones.

Regístrese, notifíquese a las partes, en el día y al Sr. Fiscal de Cámara, en su público despacho y oportunamente, devuélvase.

La Dra. Mariana Díaz no suscribe por hallarse en uso de licencia.

Dr. Esteban Centanaro
Juez de Cámara
Contencioso, Administrativo y Tributario
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Dr. Carlos F. Balbín
Juez de Cámara
Contencioso, Administrativo y Tributario
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires