

Visto:

La Carta Orgánica de la Ciudad de Resistencia y la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte; y

Considerando:

Que es función de este Concejo ocuparse de la movilidad en la ciudad, conjuntamente con el Ejecutivo y los demás niveles del Estado,

Que la movilidad es esencial para toda ciudad cuyo crecimiento va distanciando los lugares de visita habitual de los barrios conformados mayoritariamente por viviendas, generando una necesidad de traslado cada vez más compleja y como tal demanda un mayor desarrollo de sistema de transporte de personas;

Que este no es un tema nuevo para Resistencia, que viene siendo abordado en más y en menos, mejor o peor, con más o menos éxito, por las distintas gestiones municipales, las que han contado con acompañamiento provincial y nacional, en algunas etapas;

Que pero la realidad indica que hoy estamos ante una situación extrema en la cuestión, la que se podría reflejar claramente en el título enunciado oficialmente, donde en el marco de una cuestión creciente a nivel por lo menos regional, Resistencia y su contexto, se destacan por ser las que más siniestro de tránsito genera y por lo tanto se estiman más víctimas surgida de los mismos;

Que esta situación se ha profundizado consolidando una realidad muy grave que se refleja en datos y las estadísticas que muestran en frío una creciente cantidad de siniestros protagonizados por motovehículos en la ciudad, así como su consecuente cantidad de víctimas fatales, volviendo a tener en sus integrantes, menores escolarizados, lo que se había prácticamente erradicado con el Boleto Estudiantil Gratuito;

Que amerita ante esta situación, la declaración de Emergencia Vial, la que debe ser tomada atendiendo a la situación general atento a la importancia que reviste la impronta generada por la movilidad de los motovehículos en la ciudad, abordando con ella distintos aspectos del problema en forma directa complementando con herramientas y criterios nuevos a los existentes, con la principal intención y objetivo de sumar en esto a la comunidad toda, desde la concientización y hasta cambios en sus acciones diarias;

Que no es lo recomendable para cuidar la vida de nuestro pueblo, promover directa o indirectamente el uso de motovehículos como opción principal para resolver la movilidad urbana creciente, lo mejor es el uso del transporte público eficiente, a precio accesible y de una calidad razonable. La principal razón que así lo define, es porque cada persona que se moviliza en el colectivo, está dejando la moto, la bici, el automóvil, o aumentando las posibilidades de moverse en su ciudad.

Que la cantidad creciente de motovehículos que circulan en la ciudad, ante la crisis económica, siendo en relación al ingreso el transporte más económico, sin alternativas para sustituirlo como podría ser el transporte público sumado al mal estado de las calles, a la imprudencia de los vehículos de mayor porte, la falta de mantenimiento de los motovehículos, la falta de conciencia y el desconocimiento de normas en general de conductores y conductoras;

Que si existiera un transporte público bueno y accesible va incorporando usuarios y usuarias al mismo, esto impactaría directamente en una reducción en los siniestros y personas afectadas, aportando a descongestionar el tránsito;

Que hoy estamos en un pico de cantidad de siniestros viales, en su gran mayoría tiene una moto como una de las protagonistas, justamente coincide en que estamos en el

peor momento de uso del transporte público de las últimas décadas, con un promedio de 20 millones de boletos vendidos en el año, cuando en 2016, 2015 se encontraba alrededor de los 50 millones, reducción asignada directamente al aumento de 1.400% en la tarifa del servicio, que pasó de \$85 a \$1.300 en un año, produciendo una estimable y esperable reducción de la demanda, a la que se le suma la reducción a la mitad, de la cantidad de pasajes sin cargo otorgados a las y los estudiantes beneficiarios del Boleto Estudiantil gratuito, y todo estos aspectos negativos impactan directamente sumando en la cantidad de personas que se movilizan en motos, y menos que proporcionalmente en la cantidad de estos vehículos circulando por las calles de la ciudad.

Que esta situación fue generada por la gestión Provincial, quien en incumplimiento de la Ordenanza N°13927 del año 2022 que adhiere a la ley N° 3105 T de la provincia y en este sentido ha avanzado en soledad en la toma de estas decisiones a la que nos referimos, sin convocar y constituir el Concejo integrado por el Subsecretario de Transporte de la Provincia, como presidente, un representante de la Comisión Permanente del Transporte Público de pasajeros – Modalidad Ómnibus – de la ciudad de Resistencia (Ordenanza Municipal N° 12.092) y seis vocalías, dos en representación del Poder Ejecutivo Provincial y una en representación de los Municipios de Resistencia, Barranqueras, Fontana y Puerto Vilelas, que es quien tiene a cargo la decisión usurpada, y de cuyo ámbito este Municipio forma parte por haber afectado al mismo sus cinco (5) líneas urbanas, las que junto a las seis (6) interurbanas, hoy conforman el Sistema al que nos referimos.

Que la ley 3105 T se crea el ENRETRA y puntualmente hace referencia a que el mismo tendrá a su cargo potestades de planificación, organización, actuación, regulación, fiscalización y control, necesarios para el cumplimiento de su objetivo principal de garantizar la normalidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros de carácter urbano e interurbano en la Región Metropolitana.

Que es responsabilidad de este Concejo, interferir en esta realidad y reencausarla hacia una normalidad que esté en el lugar óptimo alcanzable con el ejercicio directo de las facultades que nos otorga la Carta Orgánica a los Departamentos Municipales;

Que eso hoy significa retrotraer la situación a momentos previos a la adhesión al SITAM, recalcular y corregir el falso costo actual que se ha resuelto y que ha sido observado fundadamente desde una parcialidad de este Concejo, así como reclamar la proporción que corresponda desde los subsidios que otorga la Provincia y Nación, como funcionaba anteriormente, para establecer un nuevo y más bajo valor de tarifa, optimizar el servicio en etapas crecientes, de manera de permitir la recuperación de usuarios y con ello del Sistema de Transporte, objetivo fundamental en cualquier gobierno de ciudades que por su extensión requieren un habitual traslado de personas para funcionar.

Que el aumento injustificado técnica y políticamente, de la tarifa del transporte de pasajeros en colectivo, amenaza con dejar sin servicio a la comunidad, el que de ser rescatado por el gobierno, profundizando la política aplicada, va a significar darle más subsidios y aumentar el boleto, para que viajen cada vez menos personas, o sea invertir más para que cada vez viajen menos usuarios, lo que sería una asignación de fondos públicos totalmente indefendible.

Que tenemos que revertir la tendencia, y hoy más que nunca debemos rediseñar aspectos de las políticas que nos ubicaron en esta crisis innegable, hay que centrarse en la realidad del Transporte Público de Pasajeros, modalidad ómnibus con el objeto de buscar recuperar el ingreso por venta de pasajes, para lo que va a ser necesario recalcular el precios del boleto, sincerar los hoy ocultos subsidios y las verdaderas prestaciones del sistema, con esas variables sobre la mesa, buscar independizar el valor del pasaje de la impuesta valoración que se realizara desde la Provincia, pero iniciada desde una “recomendación” Nacional, lo que parecía tener como destino el cese de los subsidios de cualquier fuente, pero cualquier análisis de quien pueda por conocimiento del rubro, adelantar un resultado del plan con que se encontró la comunidad usuaria, diría – tal lo adelanta un informe de una concejalía – que el camino nos conduce al cierre o fin del sistema que oportunamente trasladó más 50 millones de viajes urbano e interurbanos, en un año.

Que en el mismo nivel de prioridad se encuentra la problemática relacionada, que tiene en las motos su principal móvil protagonista, lo que debemos lograr ordenar y mejorar el Sistema actual, lo que se va a reflejar en las vidas y salud que hayamos evitado perder. Con ese norte es que intentamos hacer un aporte a la solución o mejora del problema que nos desafía, por lo que en esta iniciativa proponemos un conjunto de ideas e intenciones que van en ese sentido, las que se podrían sintetizar en el siguiente listado:

Medidas concretas y en forma sintética:

1. Reducción de velocidad de traslado de motovehículos, a través de señalética horizontal y vertical, así como otros elementos existentes y recomendables para ello. Aplicar de ser posible, equipos limitadores de velocidad en los móviles.
2. Cursos de manejo de motovehículos y afines, teóricos y prácticos, buscando mejor dominio del vehículo, conocimiento y concientización. Obligatorio para sacar o renovar carnet, compra de la primera moto, infracciones con multas, secuestros y voluntario.
3. Creación de la Escuela Municipal de Manejo de vehículos. Promoviendo su creación como ámbito Metropolitano.
4. Concientización sobre Seguridad Vial a la comunidad vía: talleres en escuela, colegios, terciarios y universidad, y otros. Campañas de comunicación, usando como mínimo el 20% de la pauta municipal. Toda otra forma alcanzable.
5. Máxima exigencia de luces prendidas en horarios nocturnos, pero tendiendo a las 24hs, siendo motivo de secuestro directo el no uso de las mismas.
6. Para casos de secuestro de motos y que las mismas no tengan los elementos de seguridad o no funcionen, a la hora de recuperarla, deberá la Municipalidad, asegurarse de que se haya arreglado la misma y esté en condiciones óptimas para circular, tanto técnicas como dando cumplimiento a lo que exige las normas. El costo del arreglo será cubierto por toda o parte de valor de la multa, y si supera, por el titular o quien retira. Red de talleres habilitados.
7. Estacionamiento de motos más seguros, contarán con estructura para atar el vehículo, cerco de identificación, carteles y luces. Se deberá promover el uso de cámaras de seguridad. Se podrá proponer un sistema de estacionamiento medido de motos barato y con destino social.
8. Fortalecer el área de Tránsito del Municipio, reasignando personal de otras áreas, sin afectar el funcionamiento básico de éstas, buscando aumentar la cantidad de inspectores e inspectoras, realizar acciones de capacitación y actualización normativa del personal, buscando generar mayor capacidad de aplicación de medidas preventivas, operativos de control, tareas de difusión y concientización, tareas de coordinación y organización de tránsito en puntos especiales, y mayor presencia en general.
9. Crear el Consejo de seguridad vial Municipal.
10. Crear el Observatorio municipal de seguridad vial.

Que la movilidad en las ciudades, hoy constituye uno de los desafíos más importantes para las gestiones de gobierno local en términos generales, así como para los parlamentos municipales;

Que el caso Resistencia, no solo no es una excepción, sino que es uno de los casos más complejos a nivel nacional, tanto por sus características geográficas que no facilitan la existencia de mejor infraestructura vial, como por las consecuencias buenas y malas, que nacieron de las decisiones públicas adoptadas en su historia de Ciudad.

Que la movilidad vigente en la Capital Chaqueña, viene generando por un lado estancamiento en el tránsito de vehículos, por alta concentración de ellos en determinadas horas y lugares, con sus consecuentes demoras si se compara con una situación normal;

Que cuando se ve menor concentración o densidad de vehículos, claramente están a la vista los múltiples inconvenientes generan igualmente, todavía lejos de una situación normal;

Que la consecuencia más significativa que esta situación tiene, lamentablemente, es la pérdida de vidas y las discapacidades emergentes en muchas personas; toda estadística oficial desnuda esta realidad.

Que se han tomado y se toman medidas, desde las gestiones que pasaron por la conducción institucional de municipio, como por la vigente, de las que se pueden ver buenos efectos en este sentido, y también los no deseados. Sin duda la presencia de agentes municipales y de la policía de Tránsito de la Provincia, ha sido la principal medida que trajo efectos positivos sobre esta desgracia con la que convivimos, un Estado presente es importante y necesario, en este como en muchos temas más.

Que también se observa, como el uso de los servicios de la Salud Pública Provincial, es afectado en su principal proporción, a las consecuencias de los accidentes de tránsito en la Ciudad, los que encuentran entre víctimas, sean o no responsables de lo sucedido, a quienes se trasladan en moto mayoritariamente.

Que en las características de este motovehículo, se encuentra su mayor aporte técnico a estos accidentes, por ser un vehículo liviano y que alcanza velocidades proporcionalmente altas, lo que hace que su sistema de freno requiera de una distancia considerable para frenar, entre otras.

Que debemos partir que a éstas máquinas las conducen mujeres y hombres, los que por sí solos no llegan a percibir el riesgo y las consecuencias que tiene esta forma de trasladarse, lo que está a la vista en las calles cuando se observa en forma general las condiciones y acciones con las que usan estas motos.

Que no es el único tema en que sobresale la falta de concientización en la comunidad, ni creemos ser una excepción, solo pretendemos con el presente proyecto, hacer un aporte al debate público, parlamentario y si llega, a la legislación de la Ciudad. El Estado que somos todos, debe profundizar las acciones para intentar disminuir por lo menos, esta cantidad de siniestros, lograrlo es salvar vidas.

Que una medida concreta que podría ser de aporte concreto, es la creación de la Escuela de Manejo Municipal de Motos en la ciudad, con funciones muy importantes, sobre todo la de enseñar a conducir en forma segura y concientizar a la comunidad.

Que concretamente, lo que se pretende es crear herramientas que aporten a la disminución de alguno de los aspectos que llegan a ser parte de la multicausal de los accidentes de tránsito, principalmente la falta de visión y de posibilidades de identificación por parte de un o una conductora de otro vehículo que llega a mira pero no a ver a una moto que se aproxima sin luces que permitan identificar el objeto en la oscuridad, por ejemplo, haciéndole tomas decisiones sin intención, pero que igualmente terminan en una colisión o en maniobras para evitarla, que igualmente provocan caídas, que en el caso de las motos, ya puede ser suficiente para provocar consecuencias irrecuperables.

Que para lo expuesto, entendemos sería un buen aporte, lograr aumentar el promedio de iluminación o de luces que tienen consigo estos vehículos de dos ruedas, en el total de más de doscientos mil (200.000) patentados que tiene la ciudad, a lo que hay que sumar la vida común que se tiene con quienes componen el Área Metropolitana del Gran Resistencia y hasta Corrientes inclusive.

Que lo mismo pensamos, va a pasar si se logra disminuir la velocidad promedio, de circulación que hay en territorio considerado, y seguramente lo aporta el mayor uso de cascos, menor cantidad de personas en una moto, y seguramente un mejor y más accesible, servicio de transporte público multimodal, lo que haría que se mude la demanda de la moto al servicio, como se pudo corroborar en la implementación del Boleto Estudiantil Gratuito, puesto en práctica a mediados del año 2015, en la gestión de del gobernador Capitanich, en ese entonces, medida que acompañó a más de cincuenta mil estudiantes de todos los niveles.

Que otro aporte que se quiere hacer, está relacionado con aclarar y promover que no se pueda transitar en la vereda en moto, algo que se ve cotidianamente, lo que es causa de accidentes, pero también es una práctica habitual de quienes sustraen bienes a personas que van o están en la vereda, muchas veces en parada de colectivos. Para quienes hoy estamos planteando que no puedan circular en moto por la vereda, y que además tengan luces prendidas en forma permanente, mejorando su posibilidad de identificación.

Que este Concejo tiene facultades para dictar la presente Ordenanza, por lo que;

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE RESISTENCIA **SANCIONA CON FUERZA DE ORDENANZA**

De la declaración de Emergencia Vial en la Ciudad de Resistencia

ARTÍCULO 1: Declárese la Emergencia Vial en la Ciudad, direccionada principalmente a abordar el estado de emergencia por el que atraviesa el servicio de transporte de pasajeros, modalidad ómnibus del área Metropolitana, así como la emergencia que nos marca un alto y creciente número de siniestros viales que tienen como protagonistas a conductores de motovehículos y afines; y por un plazo de 360 días; la que tendrá como finalidad la priorización de medidas, acciones y afectación de recursos humanos, materiales y económicos, a abordar la problemática de la falta de Seguridad Vial que muestra la movilidad vigente, la que nos ubica en primer lugar entre los municipios de país, en el número de accidentes viales de motovehículos y afines. Las medidas podrán generar respuestas en un corto plazo o estar destinadas a mejoras o soluciones de tipo estructural para la Seguridad Vial de la Ciudad.

De los objetivos y medidas prioritarias

ARTÍCULO 2: Definase como objetivo general de la presente norma, el de reducir al mínimo posible el número de siniestros viales que encuentra a conductoras o conductores de motovehículos o similares como protagonistas de los mismos, así como el nivel de intensidad del impacto que sucede en estos, de manera de aportar a la reducción de víctimas y reducción de gravedad en las secuelas o consecuencias de estos hechos evitables, para ello se identifican objetivos particulares y medidas prioritarias, a las que se sumarán las que el Departamento Ejecutivo incorpore con tal carácter, para alcanzar el objetivo de la presente norma.

Objetivos particulares a alcanzar:

1. Recuperar el protagonismo del transporte público de pasajeros dentro de la movilidad urbana, lo que requiere recuperar las y los usuarios que mudaron a otras modalidades por cuestiones atinentes y evitables, generadas por aspectos que se pueden modificar.
2. Reducción de la velocidad promedio de traslado de estas unidades, con señalética y elementos físicos acordes; así como medidores de velocidad que impidan al vehículo superar cierta velocidad máxima.
3. Una mejora sustancial en la capacidad de manejo y dominio de este tipo de vehículos, por parte de las y los conductores.
4. Una mayor concientización y conocimiento de las normas de tránsito, y de la importancia de cumplirlas, así como toda normativa existente y aplicable a esta temática.
5. Concientización sobre la importancia de contar con los elementos de seguridad, prevención y protección exigidos por la normativa. Aumentar la exigencia y prioridad que se le da al uso de luces reglamentarias, impidiendo la circulación del vehículo en el caso de no verificarse el uso de las mismas.
6. En el caso de secuestro de motovehículos por la autoridad habilitada, con motivos relacionados con la falta de elementos de seguridad u otros reglamentarios requeridos, se deberá alcanzar la reparación o arreglo del rodado con control oficial, pudiendo afectarse para ello parte o todo los recursos de la multa que corresponde al caso, para

alcanzar mejores condiciones que den cumplimiento a lo exigido como requisito para circular.

7. Mejorar las condiciones de seguridad y físicas de los espacios destinados a estacionamientos de motovehículos, dando mayores garantías de conservación y permanencia en los mismos, para sus propietarios u ocupantes autorizados.
8. Mejorar la capacidad de análisis y toma de decisiones de los distintos ámbitos que abordan el tema “Movilidad”, generando estadísticas, aportes técnicos, análisis y estudios de la temática, que estén disponibles en general.
9. Promover la generación de ámbitos comunes donde se encuentren las distintas partes que conforman la comunidad del transporte público. Sectores y personas interesadas por ser parte o por su compromiso con la comunidad, para buscar los consensos y potenciar mejorando las decisiones y medidas que formen parte del funcionamiento del Sistema.

ARTÍCULO 3: Promover las medidas y acciones que aporten al cumplimiento de los objetivos dispuestos en el artículo precedente, entre ellas las que se expresan como prioritarias en esta norma, y las que se sintetizan en este artículo:

- a. Dejar sin efecto por incumplimiento de partes, las obligaciones y derechos que nacen en la sanción de la Ordenanza N°13927 del año 2022 que adhiere a la ley N° 3105 T, retomando la conducción del servicio público que corresponde a la zona urbana de Resistencia, en lo atinente al transporte de pasajeros en colectivo, lo que incluirá el recalcular el costo de pasaje, la administración de subsidios que recaigan sobre este servicio, y la redefinición que requiera la regularización del sistema, evaluando el reconocimiento o no de los contratos vigentes, incumplido por las partes.
- b. Implementar el uso de más señalética dirigida a reducir la velocidad promedio de circulación de todo tipo de vehículos, especialmente motocicletas y afines.
- c. Implementar el uso de luces reglamentarias obligatorias para motovehículos, “encendidas” en horas nocturnas o las 24h. A quien no cumpla con lo aquí establecido y no tenga encendidas las luces en momento así determinado, no podrá circular y el vehículo deberá ser secuestrado, el que deberá entregarse a quien corresponda, en buenas condiciones de uso, según lo establece el artículo N°2, inciso 5.
- d. Implementar acciones para concientización en seguridad vial, trabajando con el sistema educativo provincial, buscando acceder a las instituciones educativas de los distintos niveles, así como con todo tipo de instituciones de la sociedad y persona que tengan la voluntad de hacerlo.
- e. Implementar un mecanismo para que las motos secuestradas que estén en condiciones legales para que se solicite su devolución, que la misma sea en condiciones técnicas y físicas acordes a las exigencias estipuladas legalmente para circular. El costo que demande lo estipulado en este artículo, podrá ser cubierto por el total o parte superior al cincuenta por ciento (50%) de la o las multas que se aplican al caso del vehículo, si no fuera suficiente deberá correr a cargo del titular del rodado. Si la situación del vehículo es muy contraria a la normativa y los recursos a afectar no ameritan ser afectados a la misma, la Justicia de Faltas Municipal, podrá desechar este mecanismo o que dicho costo en un cien por ciento (100%) sea a cargo del infractor. Para todos los casos, antes de la intervención técnica, deberá contarse con la aceptación del titular del presupuesto final del arreglo, y en su caso el valor que deberá pagar para retirarla.
- f. Promover medidas que tiendan a mejorar la conducción de vehículos y especialmente motovehículos, de acuerdo a lo establecido en la norma.
- g. Implementar el programa de Estacionamientos Más Seguros, de acuerdo a lo establecido en la presente norma.
- h. Implementar gradualmente el uso de equipos, tecnología, dispositivos mecánicos u otros disponibles, que permitan limitar la máxima velocidad que pueden alcanzar el motovehículos, límite cuya aplicación generará un efecto permanente.
- i. Fortalecer el área de Tránsito, reasignando personal de otras áreas, sin afectar el funcionamiento básico de éstas, buscando aumentar la cantidad de inspectores e inspectoras, realizar acciones de capacitación y actualización normativa del personal, buscando generar mayor capacidad de aplicación de medidas preventivas, operativos de

control, tareas de difusión y concientización, tareas de coordinación y organización de tránsito en puntos especiales, y mayor presencia en general.

ARTÍCULO 4: Hasta que se tomen las medidas ratificadoras o modificatorias a lo que se viene aplicando, deberá el Ejecutivo Municipal propender a la continuidad del contrato o sistema que viene ejecutándose y con las empresas que lo están realizando, en los mismos términos para las y los usuarios, lo que no podrá extenderse de sesenta días corridos, tiempo en el que deberá resolverse lo atinente al servicio de transporte de referencia.

ARTÍCULO 5: Resuelto el nuevo régimen aplicable o la ratificación del presente, en el caso que corresponda, deberá el Ejecutivo tomar las medidas pertinentes a los efectos de que por acuerdo o vía judicial, en el marco de las observaciones realizadas, propender a salvar las situaciones que pudieran surgir de las modificaciones realizadas ante terceros, especialmente ante las empresas que prestan el servicio observado, cuyas obligaciones no fueron nunca formalizadas por la Municipalidad, en el marco de las condiciones legales aplicables.

ARTÍCULO 6: El Ejecutivo Provincial deberá destinar de la Pauta Oficial de Comunicación ejecutada, como mínimo el porcentaje establecido en el presente artículo, a difundir programas de concientización, educación e información sobre Seguridad Vial y su importancia para la vida, salud, orden, prevención, y una mejor movilidad urbana. Para los dos primeros años el mínimo será del 20% del total del gasto, para los siguientes dos años, como mínimo será del 10%.

Modificaciones de normativa existente

DE LA MODIFICACIÓN DE SISTEMA DE LUCES EN MOTOCICLETAS

ARTÍCULO 7: Modifíquese el artículo N° 32 del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 32.- CONDICIONES DE SEGURIDAD. Cuando un vehículo transite sin reunir las condiciones de seguridad establecidas en el presente Código, se podrá disponer, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones previstas por el Código de Faltas vigentes, la inmediata suspensión de su tránsito.

Para el caso de motocicletas, además de lo establecido en el párrafo precedente, se deberá proceder al retiro de la vía pública, o suspensión de las posibilidades de tránsito, al motovehículo que circule sin tener encendidas y funcionando, las luces trasera y delantera baja, en forma permanente mientras lo haga.”

ARTÍCULO 8: Modifíquese el artículo N° 36, inciso i) del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 36.- CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos deberán cumplir las siguientes exigencias mínimas respecto de:

- i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación, así como con las luces delantera baja y trasera, activadas en forma permanente;”*

ARTÍCULO 9: Modifíquese el artículo N° 82, inciso “k” del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 82.- REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con vehículos es indispensable:

- k) *Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos y correctamente colocados cascos normalizados, si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos; en caso de transporte de menores que estos alcancen los pedales con los que cuenta la misma para apoyo de los pies del acompañante, sin perjuicio de la edad del menor; y que tenga prendidas en forma permanente las luces delantera baja y trasera;*”

ARTÍCULO 10: Modifíquese el artículo N° 104 del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“ARTÍCULO 104.- USO GENERAL DE LAS LUCES. Es obligatorio el uso de luces durante las veinticuatro (24) horas del día y mientras el vehículo transite por rutas **o calles** Nacionales, Provinciales, **o Municipales**, los conductores de vehículos en tránsito deberán hacerlos cuidando de llevar encendidas las luces de alcance medio o cortas (luces bajas o luces diurnas sistema D.R.L. -Day Time Running Light-), además de la posición delantera y trasera de rigor. Está permitido el uso de la luz larga solo en forma de destello, para anunciar la aproximación a una encrucijada o para advertencia a otro conductor de vehículo en marcha.”*

ARTÍCULO 11: Modifíquese el artículo N° 105, incisos a) y c) del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 105.- USO ESPECÍFICO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos Sistema de Iluminación y Luces adicionales y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

- a) *Luces bajas o luces diurnas (sistema D.R.L. -Day Time Running Light-): mientras el **vehículo transite territorio de incumbencias del Municipio, las luces bajas o las luces diurnas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda las altas y en cruces ferroviarias;***
- c) *Luces bajas, de posición o traseras **deberán estar encendidas en todo momento, mientras que la motocicleta este con movilidad de tránsito, la de chapa patente debe utilizarse cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo demande;***”

DEL LÍMITE Y DEL LÍMITADOR DE VELOCIDAD EN MOTOCICLETAS

ARTÍCULO 12: Modifíquese el artículo N° 35 del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 35.- CONDICIONES GENERALES. Todo vehículo deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en esta Sección, concordantes con las especificaciones uniformes en el país, establecidas por autoridad competente, y las modificaciones que ésta dicte en los valores y características correspondientes a dimensiones, pesos, cargas, dispositivos y luces de los vehículos, si el progreso de la técnica de construcción de caminos o de fabricaciones de vehículos lo hiciere aconsejable.

Para el caso de motocicletas y la posibilidad de que excedan la velocidad máxima permitida para circular, el Departamento Ejecutivo deberá tomar los recaudos y medidas que permitan alcanzar y promover la aplicación de dispositivos, partes, programa o tecnología, que logren limitar física y en forma permanente, la posibilidad de superar la

velocidad máxima establecida para transitar este tipo de motovehículos y dentro de la zona de incumbencia.”

ARTÍCULO 13: Modifíquese el artículo N° 122 del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 122.- LÍMITES DE VELOCIDAD. Los límites de velocidad establecidos en los artículos anteriores no rigen para vehículos que conduzcan personal de policía, en desempeño de sus funciones, de bomberos que acudan a un incendio, o cualquier otra emergencia o los que hayan prestado auxilio en caso de accidentes, o para ambulancias públicas o privadas que concurren con emergencia a prestar servicios a que están destinadas. En estos casos los conductores de tales vehículos deberán anunciarlo con bocinas o aparatos sonoros de advertencia, los que serán de características especiales para que puedan ser distinguidos inequívocamente.

Para el caso de las motocicletas, la autoridad de aplicación debe proceder a clasificarlas en dos grupos, diferenciando la capacidad técnica, potencia y condiciones de seguridad de cada segmento, para luego aplicar al grupo menor la exigencia o regla de que estos vehículos no podrán desplazarse a una velocidad superior a los 50Km/h, la que será de 60Km/h para el segmento mayor de la clasificación. Lo que no exime en ningún caso de las demás imposiciones establecidas para velocidades menores en lugares y situaciones identificadas en la normativa.”

Lo establecido en el párrafo precedente debe relacionarse con lo determinado en el artículo 35, último párrafo, buscando que por medio de las citadas obligaciones y condiciones, se logre una aplicación plena, real y general de lo imperativo que crea y genera este artículo”

DEL LA PROHIBICIÓN DE CIRCULAR EN LA VEREDA ARRIBA DE UN VEHÍCULO

ARTÍCULO 14: Modifíquese el artículo N° 131 del Anexo I de la Ordenanza N°13.812, Código Único de Tránsito y Transporte, agregando un inciso e), a continuación, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 131.- PROHIBICIONES ESPECIALES. Queda expresamente prohibido a todo vehículo:

- a) Circular describiendo zig-zag o haciendo movimientos innecesarios;*
- b) Circular o hacer funcionar el motor con silenciador abierto o sin él, o en deficiente estado;*
- c) Cortar filas escolares, cortejo fúnebre o circular por calles donde esté cerrado el tránsito por reparaciones del pavimento;*
- d) Expedir exceso de humo.*
- e) Circular y estacionar en la vereda, excepto para cruzarla con destino a ingresar en un garaje o inmueble, debiendo no permanecer en ella. Para el caso de motocicletas, se deberá bajar del vehículo y trasladarse acompañado del mismo a un costado. “*

Del Programa “Estacionamientos de Motos Más Seguros” EMMaS

ARTÍCULO 15: Créase el Programa de Infraestructura Básica “Estacionamientos de Motos Más Seguros” EMMaS, con destino a fortalecer la infraestructura básica que

requieren los espacios destinados a estacionamiento y resguardo de moto vehículos y bicicletas, en la ciudad. Determinese que todo espacio destinado a estacionamiento y resguardo que por normativa municipal, sea destinado a esta finalidad, y cuya ubicación fue autorizada en espacios de la vía pública, deberá cumplir con los requisitos y condiciones de la presente, en forma complementaria a lo establecido en otras normativas vigentes, siempre que lo establecido no se opongan a la presente.

ARTÍCULO 16: Son objetivos y consideraciones sobre programa:

- a) Se busca mejorar las condiciones de la infraestructura que reviste los espacios destinados por el Municipio a estacionamiento y resguardo de moto vehículos y bicicletas, en la ciudad, para aportar a aumentar y mejorar la seguridad ante robos, daños o uso sin autorización de los bienes estacionados,
- b) Que la infraestructura a incorporar permita que la o el titular del bien, pueda interactuar con la misma a efectos de mejorar la seguridad y protección del mismo.
- c) Que la infraestructura a incorporar otorgue mayor protección y resguardo a los bienes estacionados, sin que ello signifique la responsabilidad del Municipio sobre los daños o robos que puedan sucederse en los espacios destinados.
- d) La mayor infraestructura busca sumar elementos que aporten a incentivar al titular del bien a aportar sus acciones y medidas complementarias, generando con ello mejores condiciones de seguridad para las personas y vehículos estacionados.
- e) Que los elementos que integran el sistema de seguridad establecido por el presente programa y que se identifican en el Anexo I adjunto, no son excluyentes, ni su diseño o forma es inmodificable, sino que constituyen un mínimo de aspectos y funciones a atender y garantizar, ya que cada elemento cumple una función y tiene objetivos relacionados con lograr una mayor protección y prevención que requiere la seguridad de personas y de bienes, sumando a la seguridad vial generada.

ARTÍCULO 17: Lo establecido en el presente artículo constituye una idea base sobre la que deberán adecuarse los distintos espacios que se destinen a la finalidad de la presente norma, para lo cual la Autoridad de Aplicación deberá atender y planificar la ejecución en torno al mínimo que significa la aplicación del Proyecto Base, también podrá adecuar a éstos componentes, otros elementos e instalaciones que como opción y vía Resolución de Intendencia, podrá incorporar al presente programa, pero siempre que lo nuevo permita mejor el cumplimiento del objetivo buscado, o que se sumen al mismo una vez cumplido con los elementos básicos.

ARTÍCULO 18: En la presente, y a los efectos de la aplicación del artículo anterior, se deberá atender a la clasificación entre estacionamientos “Diurnos, Diurnos y Nocturnos, y Especiales 24hs”, a los efectos de definir las instalaciones pertinentes a cada tipo.

Del financiamiento

ARTÍCULO 19: La presente norma se financiará con afectación del presupuesto de las áreas intervinientes, los recursos para atender los gastos o inversiones que estarían por fuera del Presupuesto a asignar normalmente, serán atendidos por los recursos que a fines del 2024 y por efecto de la mayor cantidad de ingresos recibido por encima de lo presupuestado originalmente, constituyen inversiones financieras del Municipio, o saldos excedente de libre disponibilidad al cierre del año, o en su defecto las partidas del Presupuesto 2025 que el Ejecutivo en cumplimiento de las normas sobre ejecución presupuestaria, así les asigne para tal el ejercicio.

De las Autoridad de Aplicación

ARTÍCULO 20: El Departamento Ejecutivo Municipal, designará el área correspondiente y a nivel de Secretaría, que estará a cargo de la aplicación de la presente norma.

ARTÍCULO 21: De forma.

