

Visto:

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

Considerando:

Que un comunicado fue oficialmente publicado por el Ejecutivo Municipal de Resistencia, referido a una reunión en la que estuvo presente el Intendente de la Ciudad, fue una reunión conjunta con áreas específicas que atienden lo atinente a Seguridad Vial, en este caso de los actuales gobiernos nacional y provincial, el que tituló:

“LA MUNICIPALIDAD SE UNE A PROVINCIA Y NACIÓN PARA DEJAR DE SER LA CIUDAD CON MÁS MOTOS SINIESTRADAS”

[29/11/2024] - La Municipalidad de Resistencia firmó sendos convenios con la Agencia Nacional de Seguridad Vial; acciones que además fueron refrendadas por la provincia.

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 ausencia de concejales en la reunión no impide colaborar con ideas, acciones y decisiones con respecto a este tan importante desafío que nos enfrenta como comunidad toda, ya 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. 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 no ha mejorado desde la citada reunión a la fecha de presentación de esta iniciativa, más bien todo indica que se ha profundizado y consolidado esta grave realidad, dejando al pasar 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, el que a la fecha ha tenido o sufrido un reciente recorte estructural, al verse reducido sustancial .

Que amerita la grave situación, ser declarada de “Emergencia”, 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 distinto 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.

Un escenario difícil promovido por el propio Estado

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 conforman el problema presente, la cantidad creciente de motovehículos que circulan en la ciudad, el mal estado promedio de los mismos, la poca capacidad de manejo de sus conductores y conductoras, la falta de conciencia y el desconocimiento de normas en general.

Que un transporte público bueno y accesible va incorporando usuarios al mismo, y esto impacta directamente con una reducción en los siniestros y personas afectas y aporta a descongestionar el tránsito. Hoy estamos en un pico de cantidad de siniestros viales y en su gran mayoría tiene una moto como una de las partes, y 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 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. 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. 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 tomar 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**

Artículo 1°.- Créase el Observatorio de Seguridad Vial del Municipio de Resistencia como área técnica de investigación, producción de información y consulta, como ámbito del Concejo Municipal. La autoridad de aplicación será designada por la Presidencia de Concejo a propuestas de los Bloques.

Artículo 2°.- Será conducido por un Gerente designado por el Bloque Mayoritario y Sub Gerentes propuestos por los dos Bloques continuos en mayoría, si existieren, en caso de que sea un solo minoritario, se habilitará un solo Sub Gerente. Los agentes que lo integren serán personal afectado o designado de la planta permanente existente a la fecha de inicio de vigencia de la presente.

Artículo 3°.- El Observatorio tendrá como misión principal, generar un sistema de recopilación y tratamiento de los datos de siniestralidad vial, con información oportuna, objetiva y confiable, con el fin de:

- a) Determinar la incidencia de los diferentes tipos de lesiones en función de las características de los siniestros.
- b) Describir los siniestros más frecuentes y graves e identificar a las poblaciones en riesgo.
- c) Describir las circunstancias en que ocurren los siniestros e identificar problemas emergentes.
- d) Identificar las prioridades de acción con la finalidad de reducir costos de salud pública por medio de la prevención de siniestros.

Artículo 4°.- El Observatorio tiene las siguientes funciones:

- a) Recopilar, elaborar y mantener actualizados los datos estadísticos sobre siniestros viales ocurridos en la Ciudad y debe procurar extender su alcance al área Metropolitana.
- b) Analizar las causas y efectos de los siniestros viales.
- c) Recopilar y mantener actualizados los datos estadísticos sobre infracciones de tránsito cometidas en la Ciudad.

- d) Medir y evaluar los efectos de las políticas públicas adoptadas en materia de seguridad vial.
- e) Realizar un informe anual sobre a las acciones desarrolladas por el organismo.
- f) Establecer vínculos con organismos similares locales, nacionales o internacionales para desarrollar trabajo y estrategias conjuntas. d) realizar investigaciones de estadística e infraestructura vial para la implementación de políticas públicas;
- g) diseñar propuestas para la prevención de siniestros;
- h) evaluar y recomendar la implementación de propuestas de infraestructura vial;
- i) estimar el daño económico producido por los siniestros viales;

Artículo 5°.- El Observatorio contará con una página Web donde publicará la información estadística, análisis e investigaciones que desarrolle el organismo, así como su informe anual.

Artículo 6°.- El Observatorio participara de los ámbitos o Consejos Permanentes que tengan como temática aspectos vinculados o relacionados con la seguridad vial, y que funcionen en el ámbito municipal.

Artículo 7°.- Disponer que los agentes miembros del Observatorio Vial realizarán capacitaciones e intervenciones integrales en establecimientos escolares, tendientes a profundizar la educación vial, utilizándola como herramienta para concientizar a los niños sobre la importancia y respeto de las normas de tránsito.

Artículo 8°.- Establecer que los agentes afectados al Observatorio Vial tendrán funciones de investigación y desarrollo de soluciones y capacitación en establecimientos escolares sobre educación vial, principalmente lo relativo al significado y utilidad de las señales de tránsito en la ciudad y la importancia de su cumplimiento para la convivencia social.

Artículo 9°.- Autorizar a los representantes del observatorio a suscribir convenios con el Ministerio de Educación de la Provincia, a efectos de propiciar y facilitar la intervención de los agentes del Observatorio en los establecimientos escolares de la ciudad.

Artículo 10°.- La presente norma se financiará con afectación del presupuesta 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 se asignen.

Artículo 11°.- De forma.