****

**Municipalidad de la Ciudad de Formosa**

**Honorable Concejo Deliberante**

**PROYECTO DE ORDENANZA**

**EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE**

**DE LA CIUDAD DE FORMOSA**

***SANCIONA***

***CON***

***FUERZA***

***DE***

***ORDENANZA:***

**Artículo 1:** Se establece el Estacionamiento Medido para vehículos automotores. Regirá de lunes a viernes de 07:00 a 13:00 y de 16:00 a 20:00, con excepción de los días feriados nacionales, provinciales o municipales. Se aplicará en las siguientes arterias del casco céntrico de esta ciudad capital: Av. 25 de Mayo, ambas manos de circulación entre Bartolomé Mitre y San Martín; España, entre Deán Funes y San Martín; José María Uriburu, entre Deán Funes y San Martín; Saavedra, Deán Funes y San Martín; Brandsen, entre Deán Funes y San Martín y; Belgrano, Rivadavia, Moreno, Padre Patiño y Bartolomé Mitre, entre Brandsen y Maipú.

**Artículo 2:** Se fija una Tasa Obligatoria de tres pesos ($3,00) por hora no fraccionable, determinándose que los vehículos que se encuentren al día con la Tasa de Utilización de la Vía Pública abona en una Tasa Obligatoria de dos pesos ($2,00) por hora no fraccionable, la que se ajustará conforme se establezca vía reglamentación de la presente norma, para las tarjetas de estacionamiento.

**Artículo 3:** El control del cumplimiento del Sistema de Estacionamiento Medido, se efectuará en una primera etapa preliminar mediante tarjetas de control de tiempo de estacionamiento. Las Tarjetas de Control Tiempo, deberán ser inalterables y contarán con: valor de la Tarjeta de Control de Tiempo expresadas en letras y números; mes del 1 al 12; día del 1 al 31; minutos de 00 al 60 y; escudos y marcas de seguridad.

**Artículo 4:** El Departamento Ejecutivo Municipal procederá, al llamado a consulta abierta de oferentes para proveer a la Municipalidad de Formosa un sistema y la provisión de aparatos, los que serán de su propiedad y entregados en comodato a los usuarios del Sistema de Estacionamiento Medido que lo soliciten; parquímetros portátiles personales, los que en una segunda etapa convivirán con la Tarjeta de Control de Tiempo, hasta ser totalmente reemplazadas por este último en un lapso no mayor a los dieciocho (18) meses.

**Artículo 5:** La Tarjeta Control de Tiempo será ubicada en un lugar visible desde el exterior del automotor; será confeccionada con bolígrafo de tinta inalterable, sin raspaduras ni enmendaduras las que invalidaran su uso, debiendo leerse claramente día, hora y tiempo a utilizar. No hacerlo, constituirá una infracción que será penada por los agentes de control o los inspectores de transito municipales, como asimismo excederse del tiempo pactado, o utilizar tarjetas adulteradas, al margen de otras acciones civiles o penales que correspondan.

**Artículo 6:** Gozarán de excepción, de usar Tarjeta de Control de Tiempo los vehículos conducidos por personas con movilidad reducida y que lleven en lugar visible el logo identificatorio correspondiente y los vehículos de emergencia que se encuentren afectados a la cobertura de una tarea propia. Asimismo los taxis o remises autorizados por la Comuna, que no superen una etapa de estacionamiento superior a los cinco (5) minutos, para ascenso, descenso de pasajeros o en modalidad de “espera” y los lugares habilitados para tal fin.

**Artículo 7:** Estarán exceptuados del uso de la Tarjeta de Control de Tiempo, los frentistas propietarios de vehículos automotores que acrediten domicilio y propiedad del automotor a estacionar libremente en el sector declarado de estacionamiento medido, y que no posean garaje o estacionamiento en su propiedad. Deberán gestionar ante el Departamento Ejecutivo Municipal, una Franquicia para Residente Frentistas. De poseer una segunda unidad automotor deberán realizar idénticas gestiones a la par de abonar un canon mensual equivalente a veinte (20) pasajes únicos del transporte automotor de pasajeros de Formosa, pudiendo hacer uso de la franquicia en forma mensual. Los vehículos beneficiarios de esta franquicia, estarán identificados con un logo autoadhesivo oficial del sistema, a ser provisto por la Dirección de Transito Municipal.

**Artículo 8:** El Departamento Ejecutivo Municipal, a través de la Dirección Municipal de Transito ejercerá las funciones de autoridad de aplicación del Sistema de Estacionamiento Medido de la ciudad de Formosa, debiendo crear un Departamento de Control de Estacionamiento Medido para su gestión, quien establecerá las infracciones transito específicas, que devienen de la aplicación de la presente norma.

**Artículo 9:** Facultase al Departamento Ejecutivo Municipal para que efectúe las modificaciones, variaciones y/o ampliaciones que considere necesarias para la normal ejecución del servicio dentro del marco normativo establecido en la presente ordenanza; como determinar la asignación de personal municipal en servicio, para desempeñarse con auxilio de los inspectores de transito y los agentes de la Policía de Formosa afectados al control del tránsito vehicular de la ciudad, en su calidad de Agentes de Control del Sistema Medido de Estacionamiento.

**Artículo 10:** La Dirección de Transito Municipal, emitirá informes públicos mensuales de lo recaudado, diariamente informara al Departamento Ejecutivo Municipal - Secretaría de Haciendas y Finanzas – el estado de la cuenta a crearse de “Recaudación del Sistema de Estacionamiento Medido”. Lo recaudado será afectado al pago del personal y el excedente se destinará a los gastos corrientes de la Dirección de Transito Municipal en la aplicación y publicidad del Sistema.

**Artículo 11:** De forma.

**FABIAN OLIVERA**

**CONCEJAL**

**FUNDAMENTOS**

El área geográfica central de Formosa atrae diariamente a centenares de personas que utilizan distintos modos de transporte para encarar sus actividades laborales, realizar trámites de diferente naturaleza, hacer sus compras, entre muchas otras propias del vecino de la ciudad.

Actualmente, no existe una racionalización adecuada del transporte público y privado, lo que repercute negativamente en los usuarios de los distintos modos de transporte. Esta realidad se ve reflejada en distintas situaciones: por un lado, el transporte público de pasajeros circula en un número importante de las calles del área central y en determinadas vías se concentra una excesiva cantidad de unidades de transporte público por hora.; por otro lado, los automóviles privados no tienen ningún tipo de restricción en la circulación y pueden ingresar al área central por cualquier arteria.

Así, el tránsito medio diario en determinadas franjas horarias se dispara, ocasionado situaciones de saturación de la capacidad de vías y, en un número creciente de casos, de congestión.

Las ciudades parecen regalarnos los espacios públicos, pero son un bien preciado que, en muchas ocasiones, se naturaliza como un beneficio libre de cargos, como un beneficio dado.

Pero lo cierto es que se trata de un bien constituido (o a constituir) que cuesta un importante esfuerzo de la sociedad en general, tanto para concebirlo como para mantenerlo. Es imprescindible concientizar a la ciudadanía sobre este esfuerzo y asignar valor a un bien tan significativo y escaso a pesar de que convivimos en una ciudad relativamente joven y de espacios abiertos.

Por ello, cuando se piensa en el uso de las calles más transitadas, algunas medidas restrictivas deben tornarse imprescindibles para aliviar la circulación y garantizar la accesibilidad a la mayor cantidad de usuarios, desalentando la movilidad privada individual exacerbada y acentuando el uso del transporte público urbano de pasajeros, con servicios eficientes.

Nuestra ciudad cuenta en la actualidad con un incipiente y deficitario sistema de estacionamiento medido y prohibiciones en tramos de algunas arterias, que se circunscribe al denominado microcentro.

La problemática evidenciada ha sido objeto de tratamiento e interés del Concejo Deliberante de la ciudad. Las propuestas presentadas para el corto y mediano plazo que surgieron a todas luces no han sido suficientes, a pesar de haberse tenido en cuenta y analizadas para la implementación de medidas tendientes a mejorar las condiciones del estacionamiento y el tráfico.

En las ciudades de rango mediano o grande como Formosa, la demanda de estacionamiento vehicular es más que significativa. La capital no es ajena a este fenómeno, y para dar respuesta a esta crítica situación, sobre todo en el área central, se debe otorgar prioridad al estacionamiento de corta duración que beneficia a un mayor número de personas, al generarse una renovación continua, implementándose para ello **el servicio de estacionamiento medido y pago** en el área central la que será dividida en áreas conforme su complejidad.

En este sistema, el conductor estaciona su vehículo, controlándose el tiempo de estacionamiento a través de un medio idóneo y abonando por ello una tarifa. La ciudad ha de incorporar tantos mecanismos de abono haciendo uso de las nuevas tecnologías con el propósito, de ampliar y mejorar las opciones para los usuarios.

Se debe velar para que el sistema de estacionamiento resulte amigable para el usuario, facilitando el estacionamiento de corta duración y que mantenga una oferta de espacios de manera tal que no obligue a una circulación ociosa en busca de un lugar, entorpeciendo así la movilidad en general.

El uso extensivo del transporte privado no es el problema excluyente del paradigma de movilidad dominante, sino su condición de **opción incuestionable** para aquellos ciudadanos que disponen de su uso.

La actual naturalización del automóvil como instrumento esencial de la movilidad, debe asimilar un proceso de concientización y sensibilización de los verdaderos costos (económicos, ambientales, infraestructurales) del uso desmesurado del transporte privado, sus externalidades negativas y la necesidad de disminuir su uso, o hacerlo más racional, en determinados lugares y momentos de la ciudad.

En ciudades de alta complejidad circulatoria, las restricciones más habituales consisten en el cobro de peajes al ingresar a fragmentos urbanos congestionados, prohibiciones de estacionamiento en amplios sectores, disuasión de la circulación según el número de patente del vehículo privado y el día de la semana, carriles diferenciados para los autos que trasladan más personas que al individuo que conduce), entre otras.

Para desafiar el imaginario establecido de la motorización individual, se necesita un transporte público eficiente y competitivo, que garantice una movilidad auténticamente satisfactoria y se constituya como opción viable para sustituir un modo por otro.

En este mismo sentido, las bicicletas juegan un rol fundamental como medio de movilidad saludable que contrasta con la tendencia a usar el automóvil privado en toda ocasión, las que uso de extendido en la Formosa de otras épocas.

En las propuestas del transporte público y del no motorizado creemos que se encuentra la llave que abrirá las puertas a un paradigma de movilidad superior.

En la búsqueda de una modalidad de estacionamiento, que nos permita usar más eficiente y sustentablemente nuestra ciudad, es que propongo a mis pares el presente proyecto de ordenanza.

**FABIAN OLIVERA**

**CONCEJAL**