



PROYECTO DE ORDENANZA

Art. 1º - Dispónese el diseño e implementación progresiva de un plan para la construcción e instalación de una Red de Nodos de Transferencia Multimodal - TRAMU -en puntos estratégicos de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz.

Art. 2º - La instalación de los Nodos de Transferencia Multimodal tendrá por objetivo la articulación de los diversas formas de movilidad bajo el concepto de complementariedad, permitiendo mayor eficacia y seguridad en las conexiones, mejores instalaciones para los usuarios y usuarias, eficiencia en las prestaciones y la refuncionalización de determinados espacios públicos, a fin de contribuir con la implementación de un Sistema de Movilidad Integrado y Sustentable.

Art. 3º - El Departamento Ejecutivo Municipal priorizará la construcción de Nodos de Transferencia Multimodal en las siguientes áreas de la ciudad:

- a) Espacio público frente al nuevo Hospital Iturraspe, ubicado en la intersección de la avenida Blas Parera y calle Gorriti;
- b) Plaza España, ubicada en la manzana delimitada por las calles Gdor. Crespo, Hipólito Yrigoyen, San Luis y Rivadavia;
- c) Espacio público denominado Ana María Acevedo ubicado en la intersección de Bulevar Pellegrini y Avenida Freyre;
- d) Espacio público ubicado en la intersección de Av. Gorriti y Av. Aristóbulo del Valle;
- e) Plaza del Soldado, ubicada en la manzana delimitada por las calles Salta, Mendoza, San Jerónimo y 9 de Julio;
- f) Ciudad Universitaria, Barrio El Pozo;
- g) Zona de la Universidad Tecnológica Nacional;
- h) Espacio público ubicado en la intersección de las calles 3 de Febrero y San Jerónimo;



- i) Zona del Cementerio Municipal, ubicado en la intersección de avenida Blas Parera y Fray Cayetano Rodriguez.

Art. 4º- A los efectos de diseñar, construir y poner en funcionamiento cada Nodo de Transferencia Multimodal el Departamento Ejecutivo Municipal deberá realizar un estudio integral del entorno de cada uno de los emplazamientos antes enunciados, a fin de determinar la escala, diseño arquitectónico, equipamiento necesario, pautas de construcción y demás condiciones para su funcionamiento.

En el estudio se analizará la factibilidad de dotar a cada Nodo del siguiente equipamiento necesario siguiendo criterios de accesibilidad universal para todas las personas:

- a) Paradas accesibles y techadas para colectivos urbanos y/o interurbanos, taxis y remises;
- b) Punto de funcionamiento del subsistema *Subite a la bici*, con instalaciones y equipamiento necesario para la reparación de bicicletas;
- c) Baños públicos accesibles, bebederos públicos y puestos de carga de celulares alimentados por energía solar fotovoltaica;
- d) Puesto de venta y recarga de tarjeta SUBE y tarjeta SEOM;
- e) Centro de Servicios con equipamiento para kioscos, puestos gastronómicos y otros comercios;
- f) Puntos de atención ciudadana;
- g) Equipamiento para la guarda segura de bicicletas y motocicletas;
- h) Rampas de accesibilidad, senderos seguros, sistema sonoro y audiovisual de aviso e información accesible de arribos, recorridos, frecuencia y puntos de interés;
- i) Iluminación perimetral;
- j) Espacio arbolado y/o parquizado;



- k) Retardador público de agua de lluvia, en caso de que el nodo se emplace en una zona crítica de la ciudad, conforme a los resultados del estudio realizado en cumplimiento de la Resolución del HCM N° 14.717;
- l) Espacio con juegos para la infancia.

Art. 5º - El Departamento Ejecutivo Municipal deberá garantizar instancias de diálogo y participación ciudadana en el estudio objeto del artículo precedente, así como la realización de consultas a usuarios del sistema de movilidad.

Art. 6º - A los efectos de cumplir con el cometido mencionado en el Art. 2, el Departamento Ejecutivo Municipal podrá celebrar convenios de colaboración con otros Estados, municipales y/o provinciales, como así también con universidades, organismos públicos, organizaciones no gubernamentales y con cualquier otra institución vinculada a la temática.

En particular, se promoverá la coordinación con la Facultad Regional Santa Fe de la Universidad Tecnológica Nacional y el Ente de Coordinación del Área Metropolitana de Santa Fe.

Art. 7º - Modifícase el artículo 58 de la Ordenanza N° 11.748 – Reglamento de Ordenamiento Urbano-, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“Artículo 58: **DISTRITOS DE EQUIPAMIENTO:** Zonas o fracciones en las que se localizan edificios, equipos o instalaciones destinadas a actividades productivas, técnicas, logísticas y de movilidad necesarias para el desarrollo y el sostenimiento de la actividad urbana.*

Se dividen en:

E1 Equipamiento general

EE Equipamiento especial

EMU Equipamiento para la Movilidad Urbana”



Art. 8º-Incorpórese el artículo 86 bis a la Ordenanza N° 11.748, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 86: DISTRITO EMU – EQUIPAMIENTO PARA LA MOVILIDAD URBANA

CARÁCTER: Parcela o conjunto de parcelas de dominio público o privado ocupadas con equipamientos singulares destinados a la Movilidad Urbana, no compatibles con el uso residencial.

LÍMITES: Según Plano de Distritos de Zonificación.

SUBDIVISIONES: No se admite ningún tipo de subdivisión.

URBANIZACIONES: No se admiten urbanizaciones.

FACTOR DE OCUPACIÓN TOTAL: A determinar en cada caso.

FOS: A determinar en cada caso.

FOT: A determinar en cada caso.

FIS: A determinar en cada caso.”

Art. 9º - Encomiéndose al Departamento Ejecutivo Municipal la elaboración de un proyecto de modificación del Plano de Distritos de Zonificación de conformidad con lo dispuesto en los artículos precedentes y envíese el mensaje correspondiente a este Honorable Concejo Municipal para su tratamiento.

Art. 10º - Comuníquese al Departamento Ejecutivo Municipal.

Santa Fe, Marzo de 2021.-



FUNDAMENTOS

Concejales y Concejales:

Mediante el presente proyecto de ordenanza se establece un Plan para la construcción e instalación de una Red de Nodos de Transferencia Multimodal en puntos estratégicos de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz.

Dicha construcción e instalación tendrá por objetivo la articulación de las diversas formas de movilidad bajo el concepto de complementariedad, permitiendo mayor eficacia y seguridad en las conexiones, mejores instalaciones para los usuarios, eficiencia en las prestaciones y la refuncionalización de determinados espacios públicos, a fin de contribuir con la implementación de un Sistema de Movilidad Integrado y Sustentable.

Cuando nos referimos al término *Movilidad* hacemos referencia a múltiples aspectos que forman parte de una acción tan básica y necesaria en la vida de las ciudades como lo es el desplazamiento de las personas y las cosas, a diferencia del término *Tránsito*, que se refiere específicamente a la circulación de vehículos motorizados.

En este sentido, las necesidades diarias y los vínculos sociales originan la actividad de movernos, pero la movilidad es también consecuencia de la ubicación de las actividades - de trabajo, salud, educación, deportivas, recreativas- y las viviendas, así como de la configuración de la trama urbana, las características del espacio público y las edificaciones. Implica, a su vez, una superposición de transportes, infraestructuras y flujos.

Por ello, la movilidad debe ser analizada tanto desde la oferta como desde la demanda, es decir, desde los medios de transporte y las



infraestructuras existentes como desde las necesidades de las personas que se desplazan en un espacio y en un tiempo determinado, adquiriendo las necesidades de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público un lugar central en el análisis.

Actualmente en nuestra ciudad y en el área metropolitana en la que se encuentra adscripta, conviven distintos subsistemas de movilidad con escasa o nula coordinación, que no aportan soluciones acordes a las reales necesidades de los vecinos y vecinas. Es nuestro desafío garantizar condiciones adecuadas de movilidad para las personas bajo criterios ambientales, sociales y económicos sustentables.

En particular, la ciudad de Santa Fe es recorrida por dieciséis (16) líneas de colectivos urbanos y más de ocho (8) líneas interurbanas de transporte de pasajeros por colectivos. A pesar de que la actual cobertura de este servicio alcanza un elevado porcentaje del territorio, especialmente en el área urbana, no responde a una lógica de integración con el resto de los subsistemas y la calidad en el servicio presenta diversas falencias dadas por la existencia de irregularidades en el cumplimiento de horarios, informalidad en las paradas para recoger y dejar pasajeros y una deficiente condición de confort debido al exceso de pasajeros en las unidades durante los periodos pico de demanda, con respecto a la capacidad máxima de las unidades y las características de las paradas, aisladas y muchas veces con poca vinculación con el resto de los medios de movilidad y transporte.

Asimismo, es necesario mejorar el Sistema Público de Bicicletas "Subite a la Bici" que funciona desde el año 2011 y cuenta con sólo seis (6) puestos de préstamo de bicicletas. Cabe mencionar que en los distritos noroeste y suroeste de la ciudad sólo hay una bici-estación y ningún puesto de préstamo de bicicletas, vale decir que hay que seguir trabajando en la



infraestructura de movilidad para bicicletas y en la democratización del espacio público para todos los sistemas.

En este orden de ideas, si bien a las paradas de colectivos, taxis y remises ya existente se han sumado nuevas ciclovías y bicisendas, como también estaciones de subite a la bici que fomentan el uso público de las bicicletas como medio de transporte sustentable y económico, podemos afirmar que dichos subsistemas de movilidad no se encuentran articulados.

Es por ello que creemos imprescindible avanzar en el diseño de una red que combine adecuadamente las distintas formas de movernos y las que puedan incorporarse a futuro, enmarcándolos en un esquema global que optimice la movilidad desde una mirada integradora, promoviendo el traslado a pie, en bicicleta y por transporte público.

Esta propuesta tiene por eje fundamental la noción de *transbordo*, entendiendo la necesidad de hacer posible que las personas puedan cambiar de un modo de movilidad a otro en el mismo lugar y esperar seguros. Asimismo, dichos emplazamientos contarán con el equipamiento necesario para brindar de manera clara y ágil toda la información necesaria referida al funcionamiento y prestación de los servicios que allí tienen lugar.

Es menester agregar que pretendemos, mediante la presente iniciativa, incorporar al Reglamento de Ordenamiento Urbano – Ordenanza 11748 - la perspectiva de la movilidad. Esta perspectiva, que pone el eje en la persona, no ha sido la dominante en la planificación de nuestra ciudad. Al analizar el crecimiento de la misma y su área metropolitana puede observarse una relación entre el desarrollo de la infraestructura vial y la expansión del tejido urbano. Las vías planificadas y construidas para el desplazamiento automovilístico, - calles, avenidas, rutas- fueron configurando la estructura



urbana y guiaron la expansión de la mancha urbana y la localización fragmentada de actividades y viviendas.

Este modelo de desarrollo urbano basado en el automóvil como medio principal de transporte y condicionado por el mercado de suelo promueve una urbanización de baja densidad, que dificulta y encarece las prestaciones de los servicios públicos y reproduce desigualdad en el acceso a los mismos.

Como consecuencia de ello el diseño del espacio público basado en la circulación de un parque automotor, que crece en forma exponencial, no permite que se adecue a sus otras funciones y atributos como ser la ambiental, de mitigación de riesgo hídrico o de encuentro y es causante de desigualdad social.

Por ello proponemos la creación de un distrito especial con la finalidad de plantear la importancia del equipamiento y la infraestructura para la movilidad y su vinculación con los demás distritos e indicadores urbanísticos.

En este sentido, para garantizar el derecho a la movilidad de las personas y el transporte de bienes, debe prestarse especial atención a todas las formas de desplazamiento, contemplando criterios ambientales como el consumo de energía y las emisiones producidas, las infraestructuras existentes sus características y potencialidades, la localización de actividades, los costos de transporte y el tiempo empleado en cada desplazamiento y especialmente el diseño de un espacio público que debe adaptarse a cada forma de movilidad y sistema de transporte posibilitando una eficiente combinación de los mismos.

Por lo expuesto precedentemente, solicito a mis pares el acompañamiento necesario para la aprobación del presente proyecto.