



H. CONCEJO MUNICIPAL
ROSARIO
Dirección General de Despacho

LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO HA SANCIONADO LA SIGUIENTE

ORDENANZA **(N° 6.822)**

CAPITULO I **AMBITO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN**

Artículo 1°.- OBJETO: La presente Ordenanza tiene por objeto regular el transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Rosario y establecer las características y elementos constitutivos del sistema de transporte masivo, sin perjuicio de las ordenanzas y disposiciones que corresponda aplicar, vigentes o que en el futuro se sancionaren, o las leyes provinciales o nacionales de carácter laboral, tributario o previsional.

La regulación contenida en la presente deberá contemplar dentro de las facultades y competencia de la autoridad de aplicación la interrelación del área metropolitana.

Art. 2°.- AMBITO DE APLICACIÓN: Considérase servicio público masivo de pasajeros de la ciudad de Rosario, el que se realice con aquel carácter, dentro del ejido municipal, bajo la jurisdicción municipal, para la generalidad de la población y comprende los servicios prestados con ómnibus, trolebuses, tranvías, modos ferroviarios o cualquier otro que se establezca en el futuro.

Art. 3°.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN: La Secretaría de Servicios Públicos o el ente u organismo que la sustituyere, actuará como órgano y Autoridad de Aplicación y control de esta Ordenanza y las Reglamentaciones que se dictaren en consecuencia, y de acuerdo a las atribuciones y funciones que se fijen. Dictará a tal efecto, todos los actos generales y particulares que fueren pertinentes, según el procedimiento especial que fijen las Reglamentaciones con la sola exclusión de aquellos que corresponda sancionar por Ordenanza.

Art. 4°.- INTERPRETACION DE TERMINOS: A los fines interpretativos de la presente Ordenanza se establecen las siguientes definiciones:

ESPECIFICACIONES TECNICAS: Normas en las que se describen en particular las características, medios y/o modalidades para la prestación de los distintos servicios.

CORREDOR: Eje estructurante por el que se canalizan los flujos de transporte y que se caracteriza según: “Jerarquía de la vía”, “Mayor concentración de viajes” y “Menor tiempo de recorrido”.

OPERADOR: La empresa o unión de empresas especializada en la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros cuya experiencia, capacidad y antecedentes pueden garantizar la prestación eficiente del servicio.

EMPRESA PRESTATARIA: Empresa o unión de empresas que brinda el servicio público de transporte de pasajeros mediante cualquiera de los sistemas de prestación contemplados en el art. 7° de la presente ordenanza.

AUTORIDAD DE APLICACIÓN: La Secretaría de Servicios Públicos o el ente u organismo que la sustituya o al que se le delegue competencia.

INSPECCION DEL SERVICIO: La actividad técnico-administrativa de supervisión y control de los servicios por parte de la Municipalidad.

INSPECTORES: Los empleados dependientes de la Secretaría de Servicios Públicos o del ente que la sustituya, o al que se le delegue competencia, a los que se les encomiende tareas de fiscalización y control.

FRECUENCIA: Cantidad de unidades que deberán pasar por un punto determinado en una hora.

PARQUE MOVIL: Cantidad de unidades necesarias para la prestación de un servicio diagramado y preestablecido en función de una demanda predeterminada.

DEMANDA: Necesidades o requerimientos de viajes de la población.

VIAJE: Cada una de las ocupaciones que el usuario efectúa en las distintas unidades de los modos de transporte del sistema para su desplazamiento desde un origen a un destino.

DESPLAZAMIENTO: Está constituido por todos los movimientos y recorridos de un usuario, desde un origen a un destino dado, utilizando diferentes líneas y modos de la red del transporte urbano de pasajeros.

TIEMPO DE VUELTA: Período de tiempo que se insume para realizar un recorrido completo.

TIEMPO DE ESPERA: Período de tiempo que se insume en la cabecera entre una vuelta y otra.

TIEMPO TOTAL: Tiempo de vuelta más tiempo de espera.

HORA PICO: Máxima concentración temporal de la demanda.

HORA MEDIA: Correspondiente a los horarios anteriores y posteriores a los picos.

HORA VALLE: Correspondiente a los valles que se conforman entre los horarios picos.

HORA BAJA: Correspondiente a la primera hora de la mañana y primeras de la noche.

HORARIO NOCTURNO: Servicios que se prestan con la modalidad de horarios fijos durante la noche cuyo lapso determinará y flexibilizará la autoridad de aplicación según necesidades estacionales.

HORARIOS FIJOS: Servicios Puntuales con exigencias particulares en el cumplimiento de los horarios de paso por determinados puntos.

CABECERA O PUNTA DE LINEA: Punto de arranque o final de medio recorrido.

RECORRIDO: trayecto preestablecido para cada una de las líneas.

KILOMETRAJE TOTAL DE UNA VUELTA: Suma de distancias de recorridos de Ida y Regreso, medidos en kilómetros.

VELOCIDAD DE RECORRIDO: Velocidad promedio de un recorrido incluyendo los tiempos de paradas intermedias debidas a cualquier motivo (cruces, semáforos, estaciones, etc.).

VIAS SELECTIVAS: Arterias de un sentido circulatorio con características de prioridad de uso.

CARRILES SELECTIVOS: Sector de arteria principal de uso exclusivo para el transporte público.

PASAJERO/KILOMETRO: Coeficiente que surge del cociente entre la cantidad de pasajeros transportados y los kilómetros recorridos durante un período (mes, año, etc.).



**H. CONCEJO MUNICIPAL
ROSARIO**
Dirección General de Despacho

VELOCIDAD COMERCIAL DE RECORRIDO: Cociente entre el kilometraje total de una vuelta y el tiempo total insumido para realizarla.

TARIFA: Precio a abonar por un usuario, por el uso de una o más líneas del sistema de transporte público, por un período de tiempo determinado, en un sentido de traslación.

GRUPO: Conjunto de líneas que agrupadas constituyen el objeto de la presente licitación.

MODO DE TRANSPORTE: Se refiere al medio físico – geográfico en que actúa.

MEDIO DE TRANSPORTE: Se refiere al vehículo utilizado para el transporte.

UNIDAD DE TRANSPORTE: Cada uno de los vehículos autorizados para el transporte de pasajeros, incluyendo los de tracción eléctrica.

LÍNEA DE TRANSPORTE : Conjunto de unidades del servicio público de transporte masivo de pasajeros que transitan un recorrido con origen y destino determinados.

ACCIDENTE : Hecho causante de daño a persona, a material o a cosas originado por el movimiento del vehículo.

ESTACIONAR : Dejar detenido en la vía pública , un vehículo con o sin conductor, por un tiempo mayor que el necesario o permitido para el ascenso o descenso de pasajeros.

PODER CONCEDENTE : Municipalidad de Rosario (D.E.M. / H.C.M.)

VALOR TARIFARIO: Unidad de medida que será el precio unitario del valor del viaje (designada con las siglas VT), que se fija para el monto de las penas a las infracciones enunciadas en la presente Ordenanza, y cuyo valor será el vigente a la fecha de aplicarse la sanción por los órganos de juzgamiento competentes.

CAPITULO II

REQUISITOS GENERALES Y PARTICULARES DEL SERVICIO.

Art. 5º.- REQUISITOS GENERALES: El servicio público de transporte masivo de pasajeros deberá responder a los siguientes requisitos generales.

- 1-Proporcionar prestaciones eficientes en forma continua y regular.
- 2-Atender apropiadamente las necesidades y demandas de la población, facilitando por todos los medios su mejor conocimiento y utilización.
- 3-Adecuarse a la estructura y características urbano- metropolitanas de la ciudad, propendiendo a su desarrollo equilibrado y armónico.

Art. 6º.- REQUISITOS PARTICULARES DEL SERVICIO: El servicio público de transporte masivo de pasajeros deberá cumplir los siguientes requisitos particulares fundamentales además de los que por vía reglamentaria se establezcan:

- 1- Asegurar en todo momento una efectiva permanencia del servicio conforme a las necesidades de los usuarios, cumpliendo los horarios y frecuencias autorizados por la Municipalidad de Rosario.
- 2- Brindar la utilización del servicio a toda persona que lo demande siempre que se abone el precio fijado por el viaje y siempre que la unidad no supere la carga máxima admitida.

- 3- Asegurar al usuario su traslado a los lugares de destino, arbitrando las medidas necesarias a tal fin.
- 4- Posibilitar, en su caso, el uso en red del sistema mediante la combinación de líneas.
- 5- Brindar los servicios con las máximas condiciones de seguridad, higiene, moralidad, comodidad, salud y tranquilidad pública de todos sus transportados.
- 6- Prestar los servicios con la cantidad de móviles según sea la demanda y necesidades de los usuarios especialmente en los horarios picos de traslados de pasajeros, conforme a las condiciones contractuales.
- 7- Disponer durante toda la explotación de unidades que respondan en cuanto a potencia, tamaño, capacidad, seguridad y comodidad, a las características de los recorridos y volumen de demanda a atender y cuyos niveles de emisión de ruidos y emanaciones no afecten la tranquilidad y salud de la población, de conformidad a las disposiciones vigentes en la materia.
- 8- Renovar las unidades de acuerdo a las exigencias del poder concedente para asegurar vehículos en condiciones óptimas conforme a las disposiciones vigentes.
- 9- Responder a las necesidades urbanas como el fomento de nuevos barrios o incremento en la demanda o en el origen y destino de los viajes , pautados por la autoridad competente.

CAPITULO III

PRESTACION DE LOS SERVICIOS.

Art. 7º.- SISTEMAS DE PRESTACION: El servicio público de transporte masivo de la ciudad de Rosario, será prestado en forma directa por el propio Municipio o indirectamente mediante el régimen jurídico de concesión o como permisos de explotación de servicios, otorgados por la Municipalidad de Rosario.

Art. 8º.- PRESTACION DE SERVICIOS POR CONCESION: La prestación y explotación de los servicios públicos de transporte de pasajeros bajo la forma de concesiones sólo podrá otorgarse mediante Licitación Pública, nacional e internacional, conforme a lo dispuesto en la Ley Provincial N° 2756 (Ley Orgánica de Municipalidades) a las personas jurídicas cuyas formas y modalidades se establezcan en los pliegos licitatorios, debiendo asegurar en el proceso licitatorio los principios de igualdad, publicidad y concurrencia. El poder concedente, fijará los recorridos de cada línea de transporte colectivo de pasajeros en oportunidad de efectuar el correspondiente llamado a licitación pública.

Art. 9º.- PLAZO DE LAS CONCESIONES: El plazo de otorgamiento de las concesiones será por un período mínimo de cinco (5) años y un máximo que se establecerá en cada pliego de condiciones.

EXTENSIÓN DEL PLAZO : vencido el termino de vigencia de la concesión, el concesionario estará obligado , a requerimiento de la Municipalidad de Rosario, a continuar con la prestación del servicio por un plazo de hasta 180 días. En este caso la Municipalidad deberá notificar al concesionario, con una antelación mínima de treinta (30) días.

OBLIGACIONES DURANTE LA EXTENSIÓN DE LOS PLAZOS : durante este período seguirán rigiendo todas las estipulaciones y obligaciones establecidas en el contrato.

Art. 10º.- MOTIVO DE FIJACION DE LOS PLAZOS: En el caso de la explotación de modos de transporte (trolebuses, tranvías, ferrocarril u otra tecnología) que implique el uso de infraestructura específica, el llamado a licitación podrá contemplar la provisión por parte del concesionario y en tal caso el plazo máximo se establecerá en el pliego del llamado a licitación en función de los montos de inversión y el período de retorno de la misma.

Art. 11º.- LICITACIÓN NO ADJUDICADA O DESIERTA: Cuando una licitación no resultase adjudicada o cuando se declarase desierta, el Poder Concedente procederá, dentro de los treinta (30) días corridos de la fecha de Decreto de aquella resolución a un nuevo llamado a licitación.

Art. 12º.- PRESTACION DE SERVICIOS POR PERMISOS: La Municipalidad podrá prestar servicios indirectamente mediante permisos:

- a) Con el objeto de asegurar la continuidad de los servicios o atender a modificaciones urgentes e



impostergables.

b) Cuando se trate de servicios de carácter experimental.

Art. 13°.- OTORGAMIENTO Y DURACION DE PERMISOS: Los permisos se otorgarán con carácter precario, cuyos beneficiarios podrán ser sociedades concesionarias u otras personas jurídicas. El plazo máximo de otorgamiento de los permisos no podrán exceder un (1) año y estarán sometidos a las mismas normas establecidas para las concesiones, con las limitaciones y modalidades que se establezcan en la reglamentación o en los actos de otorgamiento correspondiente. El plazo establecido será improrrogable.

Art. 14°.- MODIFICACIONES A LOS TERMINOS DE LA CONCESION: El Poder Concedente podrá disponer modificaciones transitorias o permanentes de la concesión o su régimen cuando fueren necesarios por razones de conveniencia, interés público, causas de fuerza mayor o programación del servicio, siempre que ellas no signifiquen a las sociedades concesionarias, la imposibilidad de cumplimiento o en explotación deficitaria.

Art. 15°.- LICITACION PUBLICA PARA LA CONCESION DE SERVICIOS: Para la realización de la licitación pública para la concesión de servicios públicos masivos de pasajeros la Autoridad de Aplicación definirá en cada oportunidad las condiciones de la misma como son: 1) Objeto, vigencia de la concesión, valor del pliego, sellados, etc.; 2) Condiciones de los oferentes, capacidad jurídica, impedimentos para ser oferentes, garantía y mantenimiento de la oferta, forma de presentación de las propuestas, conocimiento y consultas sobre las condiciones; 3) Procedimientos de selección, adjudicación y contratación, garantías y suscripción del contrato; 4) Condiciones durante la ejecución del contrato, iniciación de los servicios y obligaciones del adjudicatario; 5) Régimen de penalidades y sanciones causales de la extensión o caducidad de la concesión; 6) Formas de cotización, establecimiento de precio o canon, pago de los servicios y revisión de precios. Déjase claro que los puntos señalados precedentemente no son determinados en la presente Ordenanza a efectos de permitir al Poder Concedente una permanente actualización de las condiciones licitatorias al momento del desarrollo urbano y los requerimientos de transporte de la población. Bajo ningún concepto podrán fijar condiciones licitatorias que signifiquen un trato no igualitario con respecto a los derechos y obligaciones determinados a concesionarios que ya se encuentran operando en el sistema bajo esta misma Ordenanza.

Art. 16°.- Las empresas concesionarias o prestatarias regidas por la presente Ordenanza que resulten sancionadas con la caducidad de sus concesiones o permisos por incumplimientos contractuales en la prestación del servicio, por cesión ilegítima de la concesión o permiso no podrá participar en nuevas licitaciones de orden municipal para la obtención de otra concesión, o participar de otras sociedades concesionarias del sistema por transferencia de acciones o cuotas partes societarias por el término de (10) años a partir de dicha caducidad. Cuando se verificare la existencia de sociedades que fueran sucesoras o de propiedad encubierta de las anteriormente señaladas, cuando existieran indicios suficientes para presumir que media en el caso una simulación con el fin de eludir los efectos de las sanciones impuestas a sus antecesores también serán sancionadas con la caducidad de concesiones o permisos. Las sanciones indicadas en los puntos anteriores alcanzarán a todos los integrantes de los directores, gerentes, administradores, socios o cualquier otra persona que haya tenido desempeños similares en la o las empresas o entidades sancionadas, al momento de aplicarse la sanción.

CAPITULO IV

DE LAS OBLIGACIONES

ART 17°.- OBLIGACIONES

Las empresas que brinden el Servicio Público de Transporte se obligarán durante todo el período en que lo presten, ya sea como concesionarias o prestatarias, a cumplir con los requisitos básicos que se

establecen a continuación, sin perjuicio de las condiciones específicas que se determinen en cada uno de los pliegos de licitaciones:

17.1. Conformar una sociedad, de acuerdo a las formas admitidas por los pliegos licitatorios, con una vigencia mínima que supere en un año a la duración de los contratos de licitación, más las prórrogas o extensiones previstas.

17.2. Constituir domicilio legal en la ciudad de Rosario. Consignar además, el domicilio real de socios o accionistas, en el caso de Sociedades Comerciales

17.3. Acreditar la propiedad, adquisición, opción de compra en firme o contrato de locación - el que deberá estar debidamente instrumentado y cumplir con todos los trámites exigidos por la ley de fondo y de forma que rige la materia - de un inmueble con las características que por vía reglamentaria se establezcan, destinado a la guarda, mantenimiento y aseo de todo el material rodante, así como para el funcionamiento de la administración.

17.4. Acreditar la propiedad de la totalidad de las unidades de transporte, que sean afectadas al servicio y sus reservas, aceptándose hasta un 50 % de las mismas en leasing.

En caso de "unión transitoria de empresas" las unidades podrán estar a nombre de las Empresas que la integren o a nombre del conjunto.

17.5. El modelo de la unidad se tomará en base al año de fabricación, con excepción de los comprados con posterioridad al 1º de noviembre y puestos en servicio después del 1º de enero que se considerarán como modelo del año siguiente, tal como lo especifica la Resolución nº 589 de la Secretaría de Estado de Desarrollo Industrial, del Ministerio de Economía de fecha 26 de noviembre de 1980 en su artículo 2º, o la que lo reemplace.

17.6. Las unidades de transporte automotor concluirán su ciclo para el transporte de pasajeros el 31 de diciembre del décimo (10º) año del correspondiente a la fecha de fabricación determinada en el artículo anterior.

17.7. Los vehículos 0 km. deberán estar patentados en la ciudad de Rosario y los vehículos usados deberán estar transferidos a nombre de la Empresa y radicados en la ciudad de Rosario.

17.8. Poseer cuentas corrientes a nombre de la proponente en el Banco Municipal de Rosario.

17.9. Disponer de la cantidad de vehículos de reserva que se fijó en el Llamado a Licitación, para ser utilizadas como unidades de refuerzo y para servicio de emergencia.

17.10. Acreditar el cumplimiento referido a su personal en relación de dependencia, de las obligaciones emergentes de las leyes laborales y previsionales, como así también de los convenios colectivos de trabajo, para lo cual deberá declarar semestralmente bajo juramento, certificado por Contador Público Nacional, que no poseen deudas de carácter previsional o tributario en el orden nacional, provincial y municipal, **bajo pena de caducidad**.

17-11.- Cumplir estrictamente los diagramas, itinerarios, horarios y frecuencias que fije el poder concedente para la prestación de un mejor servicio, que no podrán ser alterados por las concesionarias salvo causas de fuerza mayor debidamente comprobadas. Las modificaciones originadas en circunstancias imprevistas deberán ser comunicadas de inmediato, con carácter de urgencia, al poder concedente quien autorizará el cambio que corresponda en cada caso, manteniéndose sin embargo servicios mínimos que oportunamente serán fijados.

17-12. -Adecuar su estructura de explotación según lo indique el poder concedente.



17-13.- Cumplir en todos los casos y en los supuestos de los artículos 100 y sus incisos de la presente Ordenanza con las órdenes e indicaciones emanadas por el poder concedente, en el modo, forma y plazos que éste establezca en cada oportunidad.

ART. 18º.- Las empresas que presten este servicio deberán contratar los seguros que se indican a continuación, en aseguradoras debidamente autorizadas para su funcionamiento por la Superintendencia de Seguros de la Nación, que deberán tener domicilio en la ciudad de Rosario, a los efectos del cumplimiento de sus obligaciones generadas en la póliza, las que deberán ser renovadas con una antelación no menor a los diez (10) días de sus respectivos vencimientos.

1- Vehículos: Cobertura de responsabilidad sin límites hacia bienes de terceros y/o personas de cada una de las unidades que presten servicios, con las franquicias establecidas en la legislación vigente.

2- Responsabilidad Civil: Cobertura de responsabilidad civil por los montos máximos que prevé la legislación vigente por pérdidas, o daños o lesiones que pudieren sobrevenir a cualquier persona, o bienes de propiedad de terceros por la prestación de los servicios o de operaciones vinculadas a los mismos.

3- Responsabilidad del trabajo y/o enfermedades profesionales: Cobertura de todo el personal afectado al servicio sobre el total de las obligaciones emergentes de las leyes de trabajo y de la seguridad social.

CAPITULO V

DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE AFECTADAS AL SERVICIO.

ART. 19º.- Las empresas no podrán utilizar para la prestación de sus servicios, unidades de transporte que no se hubieran previamente habilitado por el poder concedente, quien podrá, en caso de infracción a esta disposición, proceder al retiro de los vehículos que circularon sin previa autorización.

ART. 20º.- El poder concedente habilitará las unidades a que hace referencia el artículo anterior, cuando las mismas reúnan las condiciones técnicas que se determinan por la vía reglamentaria y cumplan con el requisito de antigüedad establecida. Las renovaciones de unidades que se deban realizar durante la explotación del servicio se efectuarán por medio de habilitaciones provisorias y definitivas. En ningún caso se admitirá el reemplazo de una unidad por otra de mayor antigüedad; aún en el supuesto de que el promedio total de la flota lo permita. Habilitaciones provisorias corresponderá únicamente a aquellas unidades que reuniendo todas las condiciones técnicas exigidas, deban completar alguna documentación establecida en esta Ordenanza, para lo cual la operadora contará con un plazo de hasta treinta (30) días corridos a partir de la fecha de la solicitud de habilitación correspondiente.

ART. 21º.- Será obligación de las empresas colocar en los vehículos, en forma visible, los avisos que se determinen en la reglamentación pertinente.

ART. 22º.- Las unidades afectadas al servicio, no podrán bajo ningún concepto ser utilizadas por otra concesionaria o para otros fines, salvo en el caso de incautación por el poder concedente o cuando existiere autorización expresa y fundada por el mismo en casos especiales o de emergencia

ART. 23º.- Las unidades afectadas al transporte público de pasajeros no podrán circular fuera del radio urbano de la ciudad sin expresa autorización fundada, otorgada por la Autoridad de Aplicación.

ART. 24º.- Los vehículos en servicio deberán estar correctamente higienizados y desinfectados de acuerdo a las normas vigentes dictadas por el poder concedente.

ART. 25º.- Los coches en servicio estarán munidos de

a) Extintores de incendio en perfectas condiciones de uso y con aquellas características técnicas que determine el Código de Transito vigente

b) Botiquín de primeros auxilios

c) Dispositivos electrónicos de alarma lumínico-sonora de exceso de velocidad.

d) Sistema de seguridad de apertura de puertas que limite la velocidad cuando alguna puerta está abierta.

ART. 26°.- El vehículo en servicio podrá ser inspeccionado técnicamente toda vez que el poder concedente lo considere necesario, de acuerdo al modo, lugar y forma que considere conveniente.

ART. 27°.- Queda expresamente prohibido estacionar las unidades de transporte, realizar tareas de reparación y/o limpieza en la vía pública. Dichas tareas deberán realizarse en las instalaciones que se indican en el artículo 17.3.

CAPITULO VI DEL PERSONAL DE LAS CONCESIONARIAS

ART. 28°.- Las empresas tendrán obligación legal de someter a la autoridad competente en materia laboral, los conflictos de ese tipo que por cualquier causa se suscitaren con su personal dependiente.

ART. 29°.- Para la habilitación del personal de conducción por la Autoridad de Aplicación, se tendrán en cuenta los antecedentes personales y laborales, y sus aptitudes psicofísicas. En el caso de personal que cuente con antecedentes en transporte urbano metropolitano, también se tendrá en cuenta la conducta y el cumplimiento de las Ordenanzas Municipales, las que se ponderarán con una metodología de evaluación a establecer por vía reglamentaria. Para acceder a la habilitación, el conductor deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Tener aprobado el curso de Formación Profesional de Conducción de Servicios Públicos establecido por Ordenanza 5.745/94.
- b) Poseer registro profesional habilitante de 4ª categoría.

ART. 30°.- La Autoridad de Aplicación extenderá una licencia habilitante al personal de conducción que haya cumplido con todos los requisitos, en la que constarán los nombres y apellidos completos, número de legajo y empresa en la que presta servicio.

ART. 31°.- Todo el personal de conducción e inspección en función de conductor, deberá contar y llevar consigo durante la prestación de los servicios el Registro Profesional habilitante para esa función que requiere el Código de Tránsito y la licencia habilitante emitida por la Autoridad de Aplicación, que serán exhibidos cada vez que le fueren requeridos por el personal de inspección municipal. No se admitirá en ningún caso la presentación de otras constancias o documentos que no fueren las expedidas por la Autoridad de Aplicación.

ART. 32°.- Las empresas deberán comunicar al poder concedente todos los ingresos y las bajas del personal de fiscalización y choferes e informar sobre los motivos de los mismos.

ART. 33°.- El personal de conducción e inspección dependiente de las empresas deberá, durante la prestación del servicio, vestir el uniforme cuyas características y modalidades se establezca por la vía reglamentaria, observando pulcritud en la vestimenta y aseo personal, acorde al servicio público que se trata. Además llevará en forma visible y en todo momento durante la prestación del servicio una placa identificatoria en la que constarán el nombre y apellidos completos, número de legajo, nombre de la empresa en la cual presta servicios y función o puesto que ocupa. El mencionado uniforme y la placa identificatoria será provisto por la empresa.

ART. 34°.- La conducta a observar en la conducción del vehículo deberá atenderse a las normas que en tal sentido establezca la correspondiente reglamentación.

CAPITULO VII DE LOS PASAJEROS TRANSPORTADOS.

ART. 35°.- Podrán viajar gratuitamente:

- a) Menores de 4 años.
- b) Personal dependiente de la Autoridad de Aplicación al solo efecto de cumplir tareas de inspección.
- c) Policías uniformados, de pie y uno por vehículo.



- d) Discapacitados y eventual acompañante con credenciales expedidas por la Autoridad de Aplicación según la reglamentación al respecto.**
- e) Las personas mayores de 69 años, con límites de ingreso que fijará la Autoridad de Aplicación**
- f) Los bomberos voluntarios de Rosario exhibiendo credencial habilitante a razón de uno por vehículo y de pie.**
- g) Los poseedores de pases libres, que establecido por Ordenanza, les sean otorgados por la Autoridad de Aplicación.**

ART. 36°.- No podrán viajar en las unidades, personas en manifiesto estado de ebriedad, o que transporten bultos que afectaren al resto del pasaje. Tampoco podrán los que lleven animales vivos o muertos, productos inflamables o explosivos, ni aquellos vendedores ambulantes o agentes de propaganda que pretendan ejercer su profesión durante el viaje.

ART. 37°.- El número de pasajeros que transporte la unidad no podrá exceder en cada caso lo que establezca la correspondiente reglamentación y será determinado al momento de la habilitación de la unidad.

ART. 38°.- Las empresas operadoras asumirán las obligaciones legales y reglamentarias inherentes al contrato de transporte, al igual que cualquier usuario, durante el viaje para todos aquellos que la Municipalidad de Rosario ha exceptuado del pago de la tarifa respectiva.

ART. 39°.- Las personas con desventajas físicas podrán transportar consigo sillas de rueda y todo otro elemento de ambulancia o requerido por su condición, siempre que se ubique en los espacios a tal fin destinados en unidades de transporte que deberán contar con el respectivo logotipo para su identificación y no obstruyan accesos o pasillos, ni afecten la evacuación en caso de emergencia. En última instancia su ubicación será dispuesta por el personal a cargo del vehículo. Estos beneficios se concederán a las personas en las condiciones indicadas aún cuando no posean credencial o pase.

ART. 40°.- Las personas no videntes que se trasladen acompañadas de perros guías deberán cumplir con las condiciones que se fijan en las reglamentaciones respectivas.

ART. 41°.- Las personas no videntes o con seria disminución de su capacidad ambulatoria (conformación física, uso de muletas o cualquier otro elemento ortopédico) tendrán derecho al ascenso o descenso de las unidades del transporte público en lugares donde no corresponda parada de la línea pero siempre dentro del sector de los últimos 30 metros de cada cuadra.

ART. 42°.- En las unidades de transporte público se reservará el primer asiento doble, con una leyenda que así lo indique para el uso de personas discapacitadas, mujeres embarazadas, personas que porten bebé sin distinción de sexo, ancianos, que por avanzada edad o estado de salud, necesitan viajar sentadas en salvaguardia de su integridad física. Esta reserva en el supuesto de resultar insuficiente, se extenderá al segundo asiento doble y así sucesivamente.

ART. 43°.- La Autoridad de Aplicación deberá disponer las medidas conducentes para ampliar progresivamente el número de unidades que permitan el acceso a toda persona con disminución de su capacidad ambulatoria hasta completar la totalidad de las flotas de todas las líneas.

ART. 44°.- Podrán viajar abonando el 50% del valor tarifario:

- a) Alumnos pertenecientes a establecimientos de Educación General Básica, ciclos I y II.**
- b) Alumnos pertenecientes a establecimientos de Educación General Básica, ciclo III y Polimodal.**

Los interesados en acceder a esta franquicia deberán cumplir previamente con los requisitos que fijan las respectivas reglamentaciones.

ART. 45°.- Son derechos de los usuarios:

- a) Disponer de prestaciones de transporte público eficientes en forma continua y regular en los distintos horarios del día.**
- b) Contar con una organización del sistema de transporte que le permita el uso de unidades seguras, cómodas y limpias, adecuada señalización o información, refugios, centros de transferencia cómodos, confortables y buena atención.**

- c) Acceso a las unidades en sus lugares de parada siempre que no supere su carga máxima y abone el precio del pasaje respectivo.
- d) Seguridad en su traslado a los lugares de destino, para lo cual, en caso de interrupción del servicio por cualquier causa, la empresa transportista está obligada al transporte en otra unidad de la misma línea con su pasaje original. Cuando ello resultare imposible la empresa deberá reintegrar el valor de la tarifa abonada.
- e) Efectuar combinaciones en distintas líneas del sistema dentro del plazo que se fije a partir del horario de cancelación del viaje y mientras el viaje se efectúe en una misma dirección.
- f) Presentar denuncias y quejas sobre mal cumplimiento de los servicios ante las oficinas destinadas a tal fin pertenecientes a la Autoridad de Aplicación.
- g) Integrar los organismos de control que se creen a tal efecto.

CAPITULO VIII

TECNOLOGIAS DE CONTROL E INFORMACION

ART. 46°.- A fin de lograr mejoras en la gestión de la flota y de tráfico, cumplimiento de los horarios, la seguridad de los pasajeros, el mantenimiento de los vehículos y la información al usuario se deberá incorporar al sistema de transporte: tecnologías, informática y electrónica avanzada.

ART. 47°.- OBJETIVO: La elaboración de una información destinada al organismo de contralor que le permita:

- 1- Controlar para que las concesionarias respeten los pliegos de condiciones.
- 2- Adaptar la oferta de transporte en función a las necesidades reales de los pasajeros.
- 3- Ofrecer a los concesionarios herramientas que les permitan optimizar la gestión de la flota.
- 4- Mejorar la calidad del servicio por medio de la distribución de información con carácter dinámico.
- 5- Permitir la evolución del sistema mediante la instalación de una infraestructura abierta.

ART. 48°.- El sistema deberá permitir localizar en tiempo real a todos los vehículos a lo largo de sus recorridos y mantener comunicaciones con ellos en forma selectiva o grupal.

Cada Subcentral de Control en las empresas, registrará la posición de los móviles en tiempo real a fin de:

- 1- Ajustar las operaciones de los vehículos a fin de mantener los intervalos entre vehículos.
- 2- Reemplazar vehículos inhabilitados.
- 3- Restaurar los horarios (ajuste de tiempos de detención en puntos de transferencia, ajuste de intervalos, prioridad en las señales, cambios de ruta, despacho de vehículos de refuerzo por vehículos fuera de servicio).
- 4- Recolectar datos de la operación de los vehículos

ART. 49°.- Con los datos de explotación se crearán funciones estadísticas tales como:

- 1- Control del respeto de los itinerarios.
- 2- Control del cumplimiento de frecuencias y horarios.
- 3- Estadística de los kilómetros recorridos.
- 4- Estadística sobre la cantidad de pasajeros.
- 5- Estadística sobre las recaudaciones.

ART. 50°.- El sistema a implementar deberá aceptar otras funciones opcionales como:

- 1- Dotar a los vehículos de tecnología de recuento de pasajeros.
- 2- Sistema de monitoreo de componentes del vehículo.
- 3- Dispositivo de alarma de seguridad.
- 4- Equipo de comunicación oral de emergencia.
- 5- Equipamiento para establecer prioridades en los cruces.

A partir del software de control central, el sistema deberá tener la posibilidad de comunicarse e intercambiar datos con otros sistemas o dispositivos como por ejemplo un Sistema Centralizado de Control del Tránsito, un Sistema de Monitoreo Ambiental, un Sistema Automático de Pago, etc.



ART. 51°.- INFORMACION A LOS PASAJEROS: El sistema tendrá capacidad de transmitir información a los usuarios que será desplegada empleando diferentes modos de divulgación.

ART. 52°.- Todas las paradas de transporte estarán dotadas con la siguiente información para los usuarios:

- 1- Líneas de Omnibus que paran en ella.
- 2- Frecuencias de los servicios y su variación horaria.
- 3- Lugares más próximos donde obtener la tarjeta magnética.

ART. 53°.- Se dispondrán en la ciudad puntos de información interactivos que se localizarán estratégicamente en el área peatonal, terminal de ómnibus, aeropuerto y otras ubicaciones como edificios públicos, shopping, etc. debiendo suministrar la siguiente información:

- 1- Mapas de calles y recorridos del transporte, mostrando en pantalla las paradas y rutas de ómnibus y otros medios si los hubiere.
- 2- Display en pantalla con cualquier recorrido de ómnibus o paradas.
- 3- Respuesta a requerimientos específicos, exhibiendo el recorrido, tiempos de viaje o combinaciones posibles.
- 4- Información sobre eventos y publicidad.

ART. 54°.- Los centros de transferencia y las principales paradas se equiparán con letreros de mensajes variables (display) que exhibirán información correspondiente a las líneas como horario de arribo previstos, demoras y comunicados de interés para el público.

La información será actualizada por medio de informes de posición producidos por el vehículo, a través del sistema de comunicaciones instalado en los vehículos que se conectará con la terminal de datos. El sistema de display se implementará con características que le permitan operar en lugares abiertos y deberá tener dimensiones, iluminación y protecciones contra las inclemencias del tiempo. Será opcional un acceso público a la información a través de la red INTERNET, donde los usuarios podrán interiorizarse de las características más importantes de la operación de los servicios.

ART. 55°.- INFORMACION GRAFICA: Su objetivo es ofrecer al usuario un conocimiento adecuado de la red y las prestaciones ofrecidas. El mapa general del sistema será colocado en las paradas con refugio y centros de transferencia y distribuido a los usuarios en los puntos de venta de tarjetas magnéticas y oficinas municipales. Para orientar a usuarios ocasionales puede distribuirse en hoteles, oficinas de turismo, aeropuerto, estación de ómnibus, etc. Debe mostrar en forma clara los itinerarios de las distintas líneas, las paradas principales con sus nombres, diferenciar las líneas en carriles exclusivos, los trolebuses, líneas diferenciales, paradas de taxis, estacionamientos principales. Las terminales de las líneas estarán simbolizadas para que se comprenda el origen y destino de cada línea.

ART. 56°.- El mapa del sistema debe permitir rápidamente comprender la lógica de la red, identificando los medios de transporte según su importancia, más rápidos y directos (líneas troncales, trolebuses, diferenciales, líneas en carriles exclusivos) que deben resaltar en el mapa a través de grosores de líneas y colores adecuados. Los centros de transbordo deben ser diferenciados de las paradas simples, las líneas que convergen en los centros de transbordo deben ser fácilmente legibles. El plano de transporte podrá incluir sitios de interés e hitos urbanos que permitan ubicarse en la red y en la ciudad.

ART. 57°.- COMPONENTES DEL SISTEMA: El sistema estará integrado con los siguientes componentes:

1-Central o Control General o Centro de Operaciones del Transporte: Se localizará en las instalaciones edilicias de la Autoridad del Transporte Municipal con computadoras personales de alto procesamiento y también los servidores. Contará con un software de base (sistema operativo y base de datos) un software de control central y una conexión a la infraestructura de comunicaciones.

2-Subcentrales de Control en Empresas: Constará de una versión en escala reducida de la Central de Control General.

3-Equipamiento de los vehículos: Los vehículos deberán contar con “computadoras” a bordo que contendrán:

-Dispositivo de localización GPS

-Dispositivo de comunicaciones inalámbrico

-Software específico

4-Infraestructura de Comunicaciones: Por cable o inalámbrica que interconectará los subsistemas componentes, con una estación central con red de repetidores con cobertura en toda la ciudad. La red de comunicaciones por cable conectará al Centro de Operaciones de Transporte con las subcentrales de control en las empresas y con puestos de información al pasajero.

CAPITULO IX

CONTROL DE SERVICIOS, VEHICULOS E INSTALACIONES.

ART. 58°.- Las rutinas de control estarán referidas a la operación del sistema, a la infraestructura e instalaciones y el control económico- financiero de las empresas.

ART. 59°.- La Autoridad de Aplicación deberá dictar en un plazo de 120 días de promulgada la presente, los Manuales de Inspección y de Procedimiento para cada uno de los items señalados como asimismo, establecer las normas y la implementación para el control Psicofísico de Conductores.

ART. 60°.- ATENCION AL USUARIO: Las inquietudes, reclamos y quejas de los usuarios serán recepcionados por la Autoridad de Aplicación a través de una Oficina de Atención al Usuario, en forma personal, por carta, fax o teléfono. En el caso de reclamos personales una copia del formulario de denuncia deberá quedar en poder del demandante. En ningún caso se aceptarán quejas o reclamos de carácter anónimo y el denunciante deberá identificarse con sus datos personales. Si el reclamo se efectúa por carta, fax o teléfono se enviará nota de recepción de denuncia con un número de identificación de las actuaciones.

ART. 61°.- Las solicitudes de información deberán ser respondidas en forma inmediata mientras que los reclamos deberá ser ingresados a un sistema computarizado de denuncias donde consten los datos del reclamante, de la empresa denunciada y la causa de la denuncia. Las denuncias serán enviadas al área encargada del control de los servicios y parque móvil e instalaciones para su verificación en caso de que así correspondiera.

ART. 62°.- Mensualmente se elaborarán y difundirán estadísticas sobre la evolución de las tareas del área. Las estadísticas de los reclamos deberán discriminarse por tipo, elaborándose un ranking de las empresas en función de la cantidad de denuncias recibidas. Asimismo, cada empresa deberá recibir semanalmente un detalle de los reclamos que se han efectuado contra sus servicios.

ART. 63°.- TIPOLOGIA DE DENUNCIAS: A los fines de estadísticas y administrativos se elaborará una tipología de denuncias que pueden comprender el siguiente detalle:

1-Terminal: se referirán a las cabeceras de las líneas (guardado de vehículos en la vía pública, falta de higiene en las terminales, etc.).

2-Frecuencias: falta de frecuencias de las líneas.

3-Desvío: alteración de los recorridos.

4-Paradas: cuando los conductores no respeten el ascenso y/o descenso de pasajeros en los puntos establecidos para tal fin.

5-Gases tóxicos y ruidos: son reclamos sobre las unidades que emanan gases tóxicos al medio ambiente o producen altos niveles de ruidos.

6-Estado de los vehículos: relacionados con el mal estado de las unidades incluyendo la higiene de las mismas.



7-Comportamiento de los conductores: se refiere al mal trato dispensado por el chofer, a incumplimientos de normas referidas a no fumar dentro de las unidades, etc.

8-Tránsito: incumplimiento por parte del conductor de las normas de tránsito, conducción peligrosa y/o excesos de velocidad.

9-Tarifas: cobro inexacto de los viajes efectuados, mal funcionamiento de las máquinas canceladoras.

10-Accidentes: Reclamos por accidentes, no denunciados o inadvertidos por el conductor.

ART. 64°.- En el caso de los pedidos de información, se elaborarán estadísticas internas para el organismo, que permitan un conocimiento más acabado de las necesidades e inquietudes de la población.

ART. 65°.- ENCUESTAS DE OPINION: Las tareas de esta área deberán completarse con la realización de encuestas de opinión a los usuarios de transporte. La realización de este tipo de encuestas permite medir la calidad de los servicios que recibe la comunidad relevando la opinión de los usuarios habituales del transporte urbano sobre distintos aspectos que hacen a la prestación del servicio y al comportamiento del conductor con el objeto de detectar las falencias percibidas por el usuario e implementar las mejoras posibles.

Las encuestas de opinión deberán realizarse con una frecuencia anual mínima y tener en cuenta al menos los siguientes indicadores:

Sobre la línea de transporte: opinión general, frecuencia, tiempo de viaje.

Sobre el parque: estado, limpieza y comodidad.

Sobre el sistema de transporte: precio del boleto, funcionamiento de las máquinas validadoras, seguridad del servicio en cuanto a delincuencia.

Sobre los conductores: opinión general, respecto a la detención en paradas, acercamiento al cordón, cierre de puertas, cortesía, maniobras bruscas, velocidad.

ART. 66°.- Para el control económico – financiero de las empresas, la Autoridad de Aplicación efectuará anualmente una auditoría y monitoreo de la situación económica – financiera de la empresa con la constatación y verificación documental que certifiquen las informaciones aportadas en los informes mensuales. A su vez la Empresa presentará en esa oportunidad un programa de carácter económico, financiero y técnico de sus próximos dos años con sus flujos de caja, inversiones, recursos o mejoras propuestas para los servicios que presta la concesionaria. En caso de detectarse la existencia en esa oportunidad o a futuro un desequilibrio económico – financiero importante, incumplimiento de obligaciones o algún tipo de irregularidades en el destino de los recursos o de las inversiones se establecerán pautas correctivas y plazos para cumplirlas tendientes a reequilibrar o reordenar las economías de las empresas afectadas. Si la situación económica de la empresa reviste gravedad cuya consecuencia se manifiesta en la irregularidad de los servicios, conflictos gremiales o acciones judiciales de acreedores, corresponderá intimar correcciones de urgencia a la empresa y previendo la caducidad de la concesión.

CAPITULO X CENTROS DE TRANSFERENCIA

Art. 67°.- En los puntos del sistema donde concurren un conjunto de líneas, en general líneas troncales y alimentadoras o barriales donde se puedan producir transbordos masivos de pasajeros entre líneas, la Municipalidad de Rosario construirá, en su caso, en una implantación urbana adecuada los centros de transferencia, los cuales podrán utilizarlo en forma gratuita las empresas operadoras de líneas que concurren a dicho lugar para el ascenso y descenso de pasajeros.

Art. 68°.- Los Centros de Transferencia que se instalaren al poner en funcionamiento el sistema de transporte público no serán únicos ni definitivos. De acuerdo al desarrollo de la ciudad y el crecimiento de la población y la demanda, se podrá en el futuro: 1) aumentar el número de Centros de Transferencia si se hace necesario prolongar las líneas troncales o si nuevas urbanizaciones y núcleos habitacionales requieren agregar otras líneas alimentadoras; 2) aumentar la capacidad de los Centros de Transferencia tanto por mayor número de usuarios o líneas con el agregado de módulos de crecimiento del local; 3) el traslado de Centros de Transferencia por una reestructuración de magnitud en la conformación de la red existente.

ART. 69°.- Los Centros de Transferencia de acuerdo a su magnitud en número de usuarios, cantidad de líneas y también a su ubicación en el territorio urbano, podrán considerarse como principales y secundarios. Se procurará su implantación en superficies de uso público (plazas, plazoletas., rotondas, calzadas en avenidas, terrenos fiscales, etc.), evitando una ubicación que perturbe las actividades de vecinos, comercios, como son cierre de visuales, interferencia en salidas de vehículos, ruidos nocturnos de usuarios en espera, falta de higiene en las proximidades, etc. En el diseño de estos elementos se tendrá en cuenta aportar mejoras al entorno urbano (iluminación, áreas verdes, arbolado, mejora de pisos, bancos, cestos, etc.).

ART. 70°.- En el diseño de Centros de Transferencia principales se procurará que la espera de los usuarios y el cambio de líneas se produzca en un solo ámbito evitando la necesidad de traslados, cruces de calles, soportar inclemencias del tiempo como frío, lluvias o vientos que afectan a ancianos, niños, minusválidos, embarazadas, etc. que constituirán un porcentaje importante del público en espera de combinación. El local tendrá accesos controlados que permitan en el futuro en su ingreso la validación de la tarjeta, u otro sistema que se habilite, de viaje prepago, con acceso a las unidades coincidentes con las puertas del vehículo. Contará con baño público de acceso controlado o con apertura de ficha o moneda, venta de diarios y revistas, kiosco o expendedoras automáticas. En caso de alimentos únicamente se tratará de productos envasados sin preparación en el lugar. Deberá contar con cabina de teléfono público, expendedora de tarjetas magnéticas y de cambio de dinero, asientos, cestos de papeles, apoyos isquiáticos. Estos Centros deberán contar con un sistema informativo lo más completo posible, plano de la ciudad con la ubicación del Centro, plano de recorridos de líneas, horarios, lugares públicos o de interés, combinaciones con otras líneas, toda novedad de los servicios, todo ello completado con información dinámica, de salida y llegada de servicios con frecuencias y horarios en tiempo real mediante display luminoso y vial si fuere necesario. Se instrumentarán distintos tipos de mecanismos para que dicha información sea accesible a la población discapacitada cualquiera sea su tipo de discapacidad.

Art. 71°.- Además de las comodidades para los pasajeros provenientes del sistema público masivo se deberá considerar la disponibilidades de terreno necesarios para las futuras etapas de dicho sistema que deberá tener un crecimiento acorde con el desarrollo urbano. En tal caso se deberán crear facilidades para el estacionamiento de automóviles particulares, ascenso, descenso y parada de taxis, aparcamiento de bicicletas y lugares de detención de servicios diferenciales.

Art. 72°.- El diseño, color y logotipo deberán ser identificados con el emblema del sistema de transporte y cada Centro se identificará con un nombre. Esta implementación será acompañada con una señalización interna, indicando las dársenas de atraque de cada línea y orientativos para los usuarios y externa de tipo horizontal, vertical, luminosa o no, para lo cual se tendrá en cuenta la necesidad de un estricto ordenamiento circulatorio dado el movimiento intenso de unidades de transporte y de peatones, generalmente sobre avenidas de intenso tránsito. Por tal razón la zona circundante al Centro de Transferencia deberá tener normas de protección al usuario con velocidades para todo vehículo de 30 km/h e indicaciones a conductores de esta área especial con una anticipación de 100 mts.

Art. 73°.- En el diseño de los centros principales se deberá prever su construcción mediante el acople de módulos, permitiendo su eventual crecimiento, y cuyas dimensiones deberán tener



en cuenta los distintos largos de las unidades que lo utilicen, comunes o articulados. Deberá tenerse en cuenta la eventual existencia de reubicación de centros de transferencia para lo cual esta construcción modular debe ser desmontable y trasladable. El nivel de piso tendrá como condición su coincidencia con el correspondiente a las unidades de transporte para una rápida carga y descarga de pasajeros debiendo cumplirse esta condición con los vehículos de piso bajo teniendo en cuenta el ascenso o descenso de personas minusválidas en sillas de rueda.

Art. 74°.- PARADAS CON Y SIN RESGUARDO: Las paradas del transporte público de pasajeros para ascenso y descenso de pasajeros podrán estar ubicadas a una distancia de 300 mts. en el sector urbano comprendido entre Av. Pellegrini, Bv. Oroño y el Río Paraná y para el resto de la jurisdicción municipal dicha distancia quedaría establecida en 200 mts. En los casos de troncales y corredores de tránsito esta distancia podrá ser incrementada cuando se estime la necesidad de dotar a la vía circulatoria de mayor fluidez de tránsito, mayor velocidad comercial del transporte público o mejorar sus tiempos de viaje.

Art. 75°.- Las paradas definidas en el artículo anterior contarán con resguardo o no para los usuarios en espera, dependiendo su instalación del ancho de aceras y de la menor o mayor importancia de la parada en cuanto al uso por parte de dichos usuarios. Cada parada deberá tener nombre o denominación como un elemento más de información al usuario. Podrá referirse a un edificio o lugar público como ser: “parada Tribunales, Museo, Municipalidad, Plaza 25 de Mayo”, etc. o estar indicando la calle transversal al recorrido de la línea. En los casos de imposibilidad o falta de necesidad de instalación de resguardos deberá colocarse un indicador de parada que contendrá su nombre o denominación, las líneas que paran en el lugar, los recorridos de las líneas por medio de planos en planta, los horarios extremos de circulación o frecuencias mínimas o máximas. Dichos indicadores de paradas pueden en algunos casos contar con iluminación.

Art. 76°.- El diseño e implementación de los resguardos o refugios debe ser concebido en módulos, que permita aumentar o disminuir su longitud en razón a la importancia de las paradas, cantidad de líneas y tipo de unidades que paran en el lugar. Su ubicación en la acera debe dejar un ancho libre de 1,50 m. entre el límite posterior del refugio y la línea municipal no debiendo existir en dicho paso ningún elemento vertical (postes, columnas) que disminuyan el ancho indicado. El elemento deberá tener la mayor transparencia posible que no interrumpan las visuales de los vecinos fronteros hacia la calle o si existieren negocios instalados. La cubierta será de policarbonato traslúcido o material similar, el refugio deberán contar con un paño traslúcido de fondo que sea límite para los usuarios en espera y los ruidos o voces que se produzcan no resulten molestas a los vecinos en horas nocturnas. En sus laterales podrá ubicarse un panel de publicidad o panel transparente y en su interior se dispondrán asientos, material de información al pasajero y según la importancia de la parada, teléfono público y expendio de tarjetas. Al igual que en los Centros de Transferencia existirá un logotipo identificador visible desde al menos 100 mts., iluminación, nombre de la parada y líneas que paran en el lugar.

ART. 77°.- En todos los casos Centros de Transferencia, indicador de parada y refugio se deberán colocar las líneas e información de sus recorridos en escritura Braille para usuarios no videntes.

CAPITULO XI

CALIFICACIÓN DE CONDUCTORES Y EMPRESAS

Art. 78°.- PERSONAL DE CONDUCCIÓN: El personal de conducción de las empresas concesionarias u permisionarios será calificado anualmente por la Autoridad de Aplicación a fin de evaluar su conducta y cumplimiento de las ordenanzas municipales.

Art. 79°.- En caso de graves y reiteradas faltas o cuando el personal de conducción excediera el puntaje máximo establecido, la Autoridad de Aplicación podrá suspender y/o cancelar la licencia habilitante para conducir rodados del servicio público de transporte masivo de

pasajeros, debiendo comunicar a la concesionaria y al interesado la medida dispuesta por un medio fehaciente de comunicación.

Art. 80°.- En todos los casos, previo a la aplicación de la sanción correspondiente, deberá imponerse al interesado de los cargos y correrle traslado de los antecedentes por cinco días hábiles para que formule el descargo por escrito.

Art. 81°.- La Autoridad de Aplicación deberá establecer una metodología de evaluación para asignar a las diversas infracciones que pudieren cometer el personal de conducción de las empresas para lo cual agrupará las mismas según se trate de faltas leves o graves, de tránsito o relativos al servicio. En dicha evaluación también se incluirán las calificaciones que el personal haya obtenido al cumplir con los cursos de la Escuela de Formación Profesional de Conductores de Servicios Públicos.

Art. 82°.- Los conductores que excedan un puntaje máximo que oportunamente fije la Autoridad de Aplicación en el año calendario, podrán ser sancionados con la suspensión o cancelación de la respectiva licencia habilitante.

Art. 83°.- Déjase establecido que ante el incumplimiento, desacato, insubordinación, agresión verbal o física del personal de conducción hacia las órdenes o instrucciones de agentes fiscalizadores municipales o funcionario autoridad, respecto a cuestiones de servicio, será motivo para la eventual suspensión o cancelación de la licencia habilitante, sin la cual el infractor no podrá conducir vehículos de transporte público, sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondieran por desacato, insubordinación, etc., que fija el Código Penal.

Art. 84°.- EMPRESAS CONCESIONARIAS: En lo referente a las empresas concesionarias la Autoridad de Aplicación procederá a elaborar un conjunto de parámetros que permitan valorar y calificar anualmente la eficiencia y eficacia de cada una de ellas.

A los fines interpretativos la eficacia es la medida del grado de satisfacción que se proporciona en el alcance de los objetivos fijados para el sistema. Se refiere a la calidad del servicio previsto y su conveniencia para los usuarios en términos de accesibilidad, grado de utilización de los servicios y movilidad, es decir es el grado de satisfacción que la empresa proporciona a los demandantes de los servicios.

Eficiencia es la capacidad en utilizar racionalmente los recursos financieros y humanos disponibles, es decir maximizar los recursos en la producción de servicios.

Los indicadores de eficiencia y eficacia deberán ser de formulación simple, representativos de las actividades, calculables con los datos disponibles o fácilmente colectables, confiables y estables es decir perdurando a lo largo del tiempo.

ART. 85°.- Los indicadores de eficiencia, es decir indicadores de la productividad y calidad empresarial pueden ser los que se enumeran a continuación, con carácter enunciativo pero no taxativo:

1.- Indicadores de costo unitario:

- a) Gastos operativos totales por vehículo/km.
- b) Gastos operativos por pasajero/km.
- c) Gastos operativos totales por pasajero.
- d) Costos operativos directos por vehículo/km.
- e) Costos operativos por pasajero/km.
- f) Costos operativos directos por pasajero.
- g) Costos operativos directos por unidad monetaria de gastos operativos.

2.- Indicadores de consumo de insumos de producción

- a) Total de recursos humanos por vehículo/km.
- b) Total de recursos humanos por pasajero/km.
- c) Total de recursos humanos por pasajeros.
- d) Consumo energético total por vehículo/km.
- e) Consumo energético total por pasajero/km.



3.- Indicadores de oferta

- a) Media de vehículos/km por vehículo.
- b) Número de pasajeros transportados por vehículo (por día hábil, festivo o medio festivo).
- c) Pasajeros por horas/hombre.
- d) Total de pasajeros por horas/hombre.
- e) Vehículos/km por pasajero.
- f) Capacidad utilizada por capacidad disponible.

4.- Indicadores de ingreso resultante

- a) Ingresos operativos por vehículo/km.
- b) Ingresos operativos por pasajero/km.
- c) Ingresos operativos por pasajero.
- d) Ingresos operativos por horas/hombre.
- e) Ingresos operativos por unidad monetaria de costos operativos directos.
- f) Ingresos operativos por vehículo.

Art. 86°.- En los indicadores de eficacia deberán ser considerados los siguientes ítems: costo del viaje, calidad, confiabilidad del servicio y seguridad. En el costo se englobará tanto el precio pagado con el tiempo gastado. La calidad medirá la frecuencia, proximidad del servicio y confort. La confiabilidad computa los atrasos y la omisión de servicios. La seguridad analizará la tasa de accidentes u otros incidentes (asaltos).

A tal efecto se deberán elaborar indicadores como son:

1.- Indicadores del costo del viaje

- a) Costo del viaje por distancia recorrida.
- b) Gasto total de tiempo por distancia recorrida.

2.- Indicadores de la calidad del viaje

- a) Número de frecuencias por hora.
- b) Frecuencia real de salida sobre frecuencia deseada.
- c) Porcentaje del área urbana con tiempo de acceso menor o igual al límite ideal establecido.
- d) Total de área de vehículo por pasajeros transportados.
- e) Número medio de asientos disponibles por número medio de pasajeros transportados.

3.- Indicadores de confiabilidad del servicio

- a) Número de llegadas puntuales por total de los viajes.
- b) Número de atrasos relevantes por total de los viajes.
- c) Número de viajes no realizados o interrumpidos por número total de viajes.

4.- Indicadores de seguridad

- a) Número de accidentes fatales por vehículo/km.
- b) Número total de accidentes por vehículo/km.
- c) Número de accidentes fatales por pasajero.
- d) Número total de accidentes por pasajero.
- e) Número total de incidentes de todo tipo por pasajero.

Art. 87°.- La Autoridad de Aplicación determinará a priori los niveles deseables de algunos indicadores representativos de la productividad con el objeto de garantizar la calidad de los servicios que se prestarán y la solidez económica – financiera de las empresas.

Art. 88°.- Las empresas, para un seguimiento más cercano de su productividad, deberán presentar mensualmente ante la Autoridad de Aplicación los informes relacionados con los índices de productividad que aquella determine. La información referida a la calidad de los servicios será proporcionada por los operadores, verificados a partir de las tareas de campo

de los inspectores de la Autoridad de Aplicación y de las auditorías en las empresas indicadas en la presente Ordenanza.

Art. 89º.- En la calificación de las empresas también deberá incluirse el cumplimiento respecto a las infraestructuras exigidas y de la flota requeridas contractualmente. A ello deberán agregarse la valoración respecto al mantenimiento de todas ellas y de los planes y programas establecidos a tal fin por las empresas.

La Autoridad de Aplicación a tal efecto establecerá los puntajes para calificar los siguientes ítems:

- 1- Flota**
- 2- Inmueble e instalaciones**
- 3- Organización empresa**
- 4- Mejoras técnicas y beneficios en el servicio**

CAPITULO XII

LOS SERVICIOS EN EL AREA METROPOLITANA

Art. 90º.- Las líneas de transporte interurbano de pasajeros de corta distancia, pertenecientes a empresas de jurisdicción provincial, en el corto plazo, hasta tanto no se acuerde con los Municipios ubicados área de influencia de la ciudad de Rosario, el funcionamiento de una red de transporte de pasajeros en el área metropolitana compatible con el sistema de transporte público de Rosario, tendrán asignado un recorrido dentro del municipio desde los límites del mismo hasta el Centro de Transferencia más próximo o hasta la Estación de Omnibus Mariano Moreno, u otra localización que se dispusiera de la misma en un futuro, con iguales o mejores condiciones. Las líneas de transporte público de pasajeros interurbanas cuyo inicio o finalización del recorrido no sea la ciudad de Rosario, sino que sean en tránsito y unan otras localidades del área metropolitana, efectuarán el recorrido dentro del municipio únicamente por la red de avenidas, exceptuándose la zona comprendida entre Av. Francia al Oeste, Bv. 27 de Febrero al Sur y el río Paraná al Este, debiéndose utilizar en este caso obligatoriamente la Estación de Omnibus, estando prohibido todo tráfico de pasajeros dentro del ejido urbano. En los recorridos que realicen por la red vial urbana sus paradas de ascenso y descenso de pasajeros se encontrarán a una distancia de 500 m. entre sí.

Art. 91º.- La Municipalidad de Rosario deberá concretar convenios con el resto de los Municipios que integran el Area Metropolitana de Rosario para la implementación y funcionamiento de una red metropolitana de transporte público de pasajeros. La red metropolitana se conformará por la prolongación de las líneas troncales urbanas de Rosario hacia las localidades del área y efectuarán sus recorridos utilizando los corredores urbanos regionales. Corresponderá consecuentemente la elaboración de normas y disposiciones que rijan estos servicios, de común acuerdo con las otras partes y la constitución de la Autoridad de Aplicación de carácter metropolitano o regional que regule y controle estos servicios.

La eventual incorporación futura de otros servicios que tengan carácter público y masivo en el ámbito del municipio por cualquier medio o modo será autorizado siempre y cuando se integre al sistema actual, es decir que al usuario le permita efectuar cualquier combinación, utilizando un único medio de pago habilitado. Cualquier propuesta, iniciativa o proyecto que signifique la creación de nuevos servicios públicos de pasajeros utilizando para ello otros modos o medios de transporte con tráfico de personas en el ejido municipal, deberá ser considerado por la Autoridad de Aplicación a fin de analizar su oportunidad y conveniencia y si no crea desequilibrios en el sistema existente y su inserción deberá tener carácter complementario y no competitivo. El informe técnico económico y legal que ello implique, será la base para su consideración por el Honorable Concejo Municipal. La Autoridad de Aplicación dictará el conjunto de normas, pautas y condiciones que deberán cumplirse en el caso antes descripto. En el caso de servicios a crear que realicen parte de sus recorridos en el área metropolitana de Rosario tendrán igual tratamiento al establecido en el Capítulo respectivo que trata sobre las líneas interurbanas en el área metropolitana actualmente existentes.



Art. 92°.- Toda otra línea de transporte público de pasajeros de corta, media o larga distancia, de jurisdicción provincial o nacional, perteneciente a servicios regulares, de turismo o de cualquier otro tipo, que involucre el traslado de personas, con destino u origen de su viaje en Rosario, o en tránsito por la misma, únicamente podrá realizar sus paradas técnicas, de descenso, almuerzo o cena en la Estación de Omnibus Mariano Moreno u otra localización que se dispusiere en un futuro, con iguales o mejores condiciones, con expresa prohibición de cumplir dicho cometido en cualquier otro punto dentro del ejido municipal. Cualquier otra situación que pueda interpretarse de excepción deberá ser considerada por la Autoridad de Aplicación y contar con su autorización previa.

Art. 93°.- En todos los casos citados precedentemente o cualquier otro que signifique el traslado masivo de personas desde o hacia la ciudad de Rosario, de cualquier jurisdicción, modo o modalidad, los recorridos, paradas, puntos terminales de recorridos en la ciudad o infraestructuras necesarias deberán ser autorizadas por la Autoridad de Aplicación de la presente Ordenanza. Las unidades de transporte de pasajeros que en tal carácter circulen en el territorio del Municipio deberán estar autorizadas y habilitadas técnicamente en su jurisdicción de origen, no obstante lo cual, deberán ajustarse a lo dispuesto en la Municipalidad de Rosario en todo lo que hace a aquellas condiciones que puedan resultar perjudiciales a los usuarios o a la población (gases, ruidos, higiene de baños, etc.). En caso de existir vehículos que realicen servicios interurbanos que no se encuentren debidamente autorizados por la jurisdicción a la que pertenezcan según el origen y destino de sus viajes, serán retirados de servicio con o sin pasajeros y remitidos al depósito municipal y su liberación será bajo autorización de las autoridades de la jurisdicción que corresponda.

Art. 94°.- El personal de inspección y contralor de la Autoridad de Aplicación tendrá la facultad de fiscalización de los señalados precedentemente con facultades de labrar las actas de infracción y de controlar el cumplimiento de la presente Ordenanza o de cualquier norma o disposición atinente que dicte en el futuro la Municipalidad de Rosario.

Art. 95°.- Las empresas prestatarias de servicios de autotransporte de pasajeros de jurisdicción nacional o provincial en cualquiera de sus modalidades de tráfico que transgredan disposiciones municipales en la materia, vigentes o que se dictaren en el futuro, serán sancionadas con penas de dos mil (2.000) VT (valor tarifario) a ciento cincuenta mil (150.000) VT.

CAPITULO XIII

SERVICIOS DIFERENCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

Art. 96°.- La Municipalidad de Rosario podrá llamar a Licitación Pública Nacional para contratar la prestación de los Servicios Urbanos Diferenciales de Transporte de Pasajeros en el ejido municipal bajo el régimen jurídico de concesión del servicio por Grupos de Recorridos.

Art. 97°.- Los servicios diferenciales urbanos: defínese como la oferta de un transporte alternativo de personas que capte al usuario del automóvil y constituya un sistema intermedio entre los automóviles de alquiler y el transporte público masivo de personas.

Art. 98°.- Las características principales del servicio serán:

- 1- Rapidez:** Deberán tener una velocidad comercial superior a 25 km/hs., con recorridos directos, paradas bien localizadas, uso de calles o carriles exclusivos.
- 2- Confort:** Solo pasajeros sentados, aire acondicionado, música funcional, asientos reclinables, otros servicios.
- 3- Recorridos:** Las líneas se ajustarán a las principales líneas de deseo de viaje del usuario del automóvil utilizando la red vial troncal de avenidas y las vías de carriles exclusivos de la ciudad, que son convergentes al Área Central.

Art. 99°.- El pliego licitatorio de estos Servicios Urbanos Diferenciales definirá en cada oportunidad, con igual criterio expuesto en el Artículo 15°, las condiciones de la misma.

CAPITULO XIV
DE LAS TRANSGRESIONES Y SUS PENALIDADES

Art. 100°.- El poder concedente ante la interrupción o prestación irregular, total o parcial del servicio publico de transporte, en una, varias, o todas las líneas, previa intimación a regularizar los servicios en un plazo máximo de 24 hs. Podrá adoptar las medidas que a continuación se detallan, sin que su enumeración signifique orden de prioridades, pudiendo aplicar varias o todas simultáneamente.

- 1) Disponer inmediatas modificaciones en los diagramas de servicio de las líneas que hubieran dejado de funcionar o que se encuentren prestando un servicio irregular.
- 2) Proceder al rescate de la/s concesión/es, a la incautación de los vehículos y medios de explotación de las empresas responsables de la prestación incorrecta del servicio, para regularizar el mismo.
- 3) Autorizar a una o varias empresas concesionarias o a terceros, mediante el otorgamiento de permisos precarios por periodos de hasta 180 días, para que realicen la prestación del servicio con medios propios o con los incautados que el poder concedente ponga a su disposición.
- 4) Designar veedores o interventores en la o las empresas en infracción con todos los derechos y obligaciones inherentes a dicho cargo, siendo el gasto que demande la actuación de éstos a entero cargo de la/s empresa/s .

Art. 101°.- Toda infracción a las disposiciones de la presente ordenanza, o las demás normas que regulen tanto el servicio en forma especifica, como al tránsito en general, hace responsable al directo infractor, cuando así correspondiere, y solidariamente con éste a la empresa concesionaria; sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones establecidas en el pliego licitatorio que pudieran corresponder .

- 1) Infracciones relativas a la prestación del servicio:

FALTA EN EL SERVICIO	MULTA (VALOR TARIFA- RIO)
INCUMPLIMIENTO DE UNA ORDEN DE SERVICIO	1.000
OBSTACULIZAR O PERTURBAR LA INSPECCIÓN MUNICIPAL	500
NEGARSE A LA REMISIÓN	3.000
FALTA DE RESPETO AL INSPECTOR	500
NO DETENERSE PARA INSPECCIÓN O IDENTIFICACIÓN	5.000
ELUDIR LA REMISIÓN	3.000
OBSTRUCCIÓN AL PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN	3.000
INCUMPLIMIENTO DE ORDENES O INTIMACIONES DEBIDAMENTE NOTIFICADAS	3.000
VIOLAR CLAUSURA	10.000
VIOLAR INHABILITACIÓN	10.000
FALTA O NO RENOVACIÓN DE LIBRETA SANITARIA	500
PERMITIR TRABAJAR AL PERSONAL SIN LIBRETA SANITARIA O CON LA MISMA VENCIDA	1.000
CONducIR CON IMPEDIMENTOS FÍSICOS QUE DIFICULTEN EL MANEJO	1.000
DEJAR O TOMAR PASAJEROS ESTACIONANDO ALEJADO DEL CORDÓN	100
VEHÍCULO NO PRESENTA CONDICIONES DE SEGURIDAD CUBIERTAS LISAS	1000
PARAGOLPES FALTANTE O ANTIRREGLAMENTARIO	500



H. CONCEJO MUNICIPAL
ROSARIO
Dirección General de Despacho

ESCAPE DEFICIENTE O ANTIRREGLAMENTARIO	500
VEHÍCULO SIN FRENOS O CON FRENOS INSUFICIENTES, INCLUSO DE MANO	2.000
FALTA DE BOCINA	300
CIRCULAR SIN ESPEJO RETROVISOR	500
CIRCULAR SIN BALIZAS	300
CIRCULAR SIN LIMPIAPARABRISAS EN DÍA LLUVIOSOS, FALTA PARCIAL DE LUCES INTERIORES	500
CIRCULAR SIN TAPA DE COMBUSTIBLE	300
CIRCULAR CON FALTA PARCIAL DE LUCES EXTERIORES	500
PRODUCIR EXCESO DE HUMO O GASES TÓXICOS	2.000
FALTA DE EXTINGUIDOR DE INCENDIOS O BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS	500
EXTINGUIDOR DESCARGADO O BOTIQUÍN SIN ELEMENTOS	500
FALTA DE DESINFECCIÓN MENSUAL EN TRANSPORTE PUBLICO	300
FALTA DE REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA ORD. 3613/84	1.000
COCHE FUERA DE SERVICIO ESTACIONADO EN LA VÍA PUBLICA	300
EFFECTUAR REPARACIONES EN LA VÍA PUBLICA	500
EFFECTUAR LIMPIEZA O LAVADO DE COCHES EN LA VÍA PUBLICA	300
CARECER DE LICENCIA HABILITANTE	1.000
LICENCIA ADULTERADA	5.000
CONDUCCIR INHABILITADO	5.000
FALTA DE DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE O NEGARSE A EXHIBIRLA	1.000
CIRCULAR CON LICENCIA VENCIDA O DE OTRA CATEGORÍA	1.000
INCUMPLIMIENTO DE HORARIO ESTABLECIDO PARA PARADA	200
FALTA DE FRECUENCIA	500
FALTA DE HABILITACIÓN DE LA UNIDAD	10.000
RETIRO DE LA UNIDAD DEL SERVICIO POR DESPERFECTO MECÁNICO	600
NO CIRCULAR CON LA CANTIDAD O TIPO DE UNIDADES EXIGIDAS	1.000
UTILIZAR UNIDADES DE OTRA CONCESIONARIA	3.000
FALTA DE HIGIENE INTERIOR O EXTERIOR	500
FALTA DE PLANILLA DE RUTA	300
FALTA DE CARTELES DE AVISO AL PUBLICO	300
CONDUCTOR NO DECLARADO	1.000
ASIENTOS ROTOS	100
FALTA DE PASAMANOS	300
PUERTA NO FUNCIONA O ROTA	300
CONDUCTOR CON CALZADO INADECUADO	100
CONDUCTOR SIN CORBATA O CON CORBATA EN FORMA INCORRECTA	100
CONDUCTOR ESCUCHANDO RADIO EN SERVICIO	300
CONDUCTOR FUMANDO EN SERVICIO	300
CONDUCTOR PERMITE FUMAR A PASAJEROS	100
MANTENER CONVERSACIONES AJENAS AL SERVICIO	100
FALTA URBANIDAD HACIA LOS PASAJEROS	100
PERMITIR LLEVAR ANIMALES	100
LLEVAR PASAJEROS EN ESTRIBO DE PUERTA DERECHA O IZQUIERDA	300
ESTACIONAR MAL UNIDADES EN PUNTA DE LÍNEA	300
LIMPIAR UNIDADES Y ARROJAR DESPERDICIOS EN LA VÍA PUBLICA	300
CIRCULAR CON PUERTAS ABIERTAS	400
TRANSFERIR LA CONDUCCIÓN DEL RODADO A PERSONA NO AUTORIZADA	1.000

PERMITIR LLEVAR BULTOS QUE ORIGINEN MOLESTIAS A OTROS PASAJEROS	200
NO PARAR A SOLICITUD DE PASAJEROS	200
PERMITIR LLEVAR PRODUCTOS INFLAMABLES O EXPLOSIVOS	400
LLEVAR PASAJEROS EN EVIDENTE ESTADO DE EBriedAD	100
PERMITIR VENTA AMBULANTE DURANTE EL SERVICIO	100
NO LEVANTAR PASAJEROS	500
NO CUMPLIR CON EL ITINERARIO FIJADO	1.000
CARGAR EL COCHE DE MANERA QUE NO CIERREN LAS PUERTAS	300
UNIDAD MAL ESTACIONADA, CONDUCTOR EN BAR	300
CARGAR COMBUSTIBLE CON PASAJEROS EN SU INTERIOR	500
LEVANTAR PASAJEROS FUERA DE PARADA	200
FALTA DE PLACA IDENTIFICATORIA DEL CONDUCTOR	100

CAPITULO XV
CLÁUSULAS TRANSITORIAS

Art. 102°.- Déjase establecido que, a los efectos legales durante el período de transición que media desde la vigencia de la presente Ordenanza y la efectiva implementación de las nuevas concesiones a licitar, dentro del nuevo sistema de transporte, los operadores actuales de líneas de transporte urbano e interurbano, ya sean empresas concesionarias o prestadores precarios, regirán su funcionamiento por las Ordenanzas vigentes y sus normas reglamentarias y los Convenios bilaterales celebrados por la Municipalidad de Rosario.

Art. 103°.- Comuníquese a la Intendencia, publíquese y agréguese al D.M.

Sala de Sesiones, 08 de julio de 1999.-



*H. CONCEJO MUNICIPAL
ROSARIO
Dirección General de Despacho*

Expte. N° 99.181-I-99 - HCM.-