



17278

LA MUNICIPALIDAD DE ROSARIO HA SANCIONADO LA SIGUIENTE

27 DIC. 2017
ORDENANZA
(N° 9808)

Concejo Municipal

El Concejal Comi (Expte. N° 235.214-P-2017) y los Concejales Estevez, Ghirardi e Irizar (Expte. N° 235.221-P-2017) han presentado los siguientes proyectos de Ordenanza, los cuales expresan:

“Visto: La necesidad y conveniencia de promocionar el mayor uso de medios de transporte económicos y amigables con el medio ambiente, y

Considerando: Que nuestro país ha aprobado por Leyes N° 24.295 y 25.438 los compromisos asumidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático y el Protocolo de Kioto respectivamente, cuyos objetivos persiguen la estabilización, limitación y reducción de las concentraciones de gases invernadero y gases contaminantes en la atmósfera terrestre.

Que dicho objetivo no podrá ser alcanzado sin el acompañamiento de políticas locales comprometidas con el medio ambiente mediante la instrumentación y puesta en marcha de planes de gobierno que establezcan medidas concretas y que persigan específicamente una disminución en la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

Que en esa línea, en el mes de mayo de 2014, la Intendente Mónica Fein, mediante la firma del acuerdo respectivo, adhirió a nuestra ciudad de Rosario, a la Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático, en el marco del III Foro Latinoamericano de Desarrollo Sostenible que sesionó en el Centro Cultural Fontanarrosa.

Que la Facultad Regional Rosario de la Universidad Tecnológica Nacional ha realizado un pormenorizado estudio sobre la contaminación del aire en la ciudad debido al uso de combustibles en vehículos cuyos resultados son concluyentes.¹

Que de acuerdo al estudio mencionado, el parque automotor en nuestra ciudad es de aproximadamente 400.000 vehículos. La ciudad de Rosario presenta un promedio de concentración de NO₂² de 63,8 mg/m³ durante el período de medición; valor muy significativo e indicativo de que las grandes urbes están expuestas a una mayor contaminación, con todos los riesgos que ello implica.

Que la normativa de protección del aire del Reino Unido, establece un límite máximo de calidad de aire para el NO₂ de 50 mg/m³ como promedio anual. Si tenemos en cuenta la misma podemos expresar, en función de los promedios registrados, que la ciudad de Rosario excede dicho límite.

Que el estudio de la UTN concluye que la concentración de contaminantes es influenciada por el flujo de vehículos, las características de la edificación, el ancho de las calles y la presencia de vegetales; y que el incremento constante del tránsito automotor, trae aparejado la producción de un gran volumen de gases de escape, con un alto contenido en contaminantes.

Que aún cuando la problemática del cambio climático es global, no puede dudarse que sus impactos están en mayor o menor medida definidos por la localización geográfica, por la infraestructura de servicios existente, por las políticas públicas impulsadas y las formas de consumo energético, estilo de vida, gestión de los residuos, etc.

Que en este sentido, debe decirse que el uso de la bicicleta ha sido uno de los medios de transporte urbano más sostenibles, cuyo uso se ha tratado por todos los medios de fomentar mediante planes públicos de gobiernos, en el marco de la implementación de políticas verdes enfocadas al logro de las deseadas "Ciudades Sostenibles" o "Ciudades inteligentes".

Que en esta línea, la Municipalidad de Rosario lleva una política persistente en la materia que no se agotó con el dictado de la Ordenanza N° 8.862 que creó el Programa Municipal, “Promoción e Incentivo en el Uso Masivo de la Bicicleta” sino que además se

¹CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN CIUDADES DEBIDO AL USO DE COMBUSTIBLES EN VEHICULOS AUTORES - Ing. Daniel Antonio Andrés - Ing. Eduardo Joaquín Ferrero - Ing. César Eliecer Mackler - Universidad Tecnológica Nacional. Facultad Regional Rosario Zeballos 1341 2000 – Rosario – Pcia de Santa Fe.

²Dióxido de Nitrógeno



encuentra continuamente desarrollando nuevas iniciativas relacionadas con la temática. Cabe recordar al respecto la reciente implementación de un Sistema de Bicicletas Públicas, lo cual se suma a la red de casi 100 kilómetros de bicisendas construidas a lo largo y ancho de nuestra ciudad.

Que en esta misma línea, conviene desarrollar políticas públicas tendientes a incentivar y fomentar el uso masivo de la bicicleta en el ejido céntrico de la ciudad, destacando las virtuosas relaciones que existen entre su uso con la salud, el cuidado del medio ambiente, la economía y la eficiencia para el traslado individual para cortas distancias. Que nuestra ciudad es pionera en el abordaje de políticas ciclo inclusivas, destacando entre ellas la extensión de la red de ciclovías, que creció de 43 km. en 2008 a 120 km. en 2016; la instalación de más de 1600 bicicleteros seguros en vía pública y la colocación de bicicleteros de uso gratuito en 38 playas de estacionamiento.

Que la citada extensión de ciclovías nos posiciona como la ciudad del país con más cantidad de kilómetros para ciclistas por habitante.

Que Rosario se destaca como la ciudad con más ciclistas de América Latina (5.3% en 2008), según datos aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en su Guía para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano, publicada en 2015.

Que el Sistema Público de Bicicletas Mi Bici Tu Bici ha sido largamente apropiado por los rosarinos, contando en su primer año de uso con unos 20.000 usuarios inscriptos y más de 300.000 viajes realizados, lo que arroja más de 60.000 horas de pedaleo que aportan a una mejor convivencia en el espacio público y una conectividad saludable y eficiente.

Que uno de los aspectos que necesitan ser readecuados, es el relativo a las correcciones normativas cuyo estudio se impone a consecuencia de los nuevos desarrollos técnicos que modifican de alguna forma el desempeño de este tipo de rodados y cuya catalogación cae en muchos casos en verdaderas lagunas legales.

Que en efecto, existen ya en el mercado de nuestra ciudad varios dispositivos que pueden ser adaptados a distintos tipos de bicicletas, y que permiten una mejora de su rendimiento.

Que genéricamente, pueden mencionarse distintos tipos de funcionamiento de ciclos que se encuentran disponibles hoy en nuestra ciudad y respecto de los cuales corresponde analizar normativamente su regulación.

Que existe una marcada tendencia a nivel mundial al incremento en el uso de bicicletas de pedaleo asistido, vinculada a las altas tasas de urbanización, la mejora de la tecnología de baterías y otros componentes de fabricación, su mayor rendimiento y bajo costo, las políticas locales relacionadas con el ambiente y la salud, todo lo cual contribuyó a alcanzar en 2016, 35 millones de unidades vendidas en todo el mundo.

Que un primer grupo está compuesto por aquellos de dos ruedas con motor a combustión de baja cilindrada, cuya propulsión combina el esfuerzo de quien lo utiliza y además está provisto de un motor de dos tiempos que le permite desplegar velocidades superiores a las propias del pedaleo. Estos equipos poseen capacidad para generar impulso en forma autónoma al pedaleo, contando con un acelerador. En el mercado se los conoce bajo el nombre de "Bicimoto".

Que otro tipo es la bicicleta eléctrica o moto eléctrica que al igual que en el grupo anterior, puede generar velocidades de desplazamiento mediante la sola fuerza del motor, sin necesidad del pedaleo del usuario.

Que **el tercer tipo lo constituyen bicicletas eléctricas** que poseen adaptado un **motor eléctrico de funcionamiento auxiliar**, de potencia determinada que requiere para su funcionamiento el accionamiento de los pedales en forma necesaria. Es decir que el motor no tiene la capacidad de proveer autopropulsión; conseguir o mantener velocidad de desplazamiento en forma autónoma, sino que sólo provee al usuario, un mejor confort de marcha aliviando el peso del pedaleo. De esta forma, al dejar de pedalear, el motor eléctrico no genera impulso alguno. Incluso si al pedalear se sobrepasan los 25 km/h de velocidad, el aparato dejará de funcionar.

Que de esta manera puede decirse que existen dos grandes categorías en cuanto a la agrupación de las adaptaciones para bicicletas. Un primer gran grupo lo constituyen los aparatos que poseen capacidad para desarrollar marcha y velocidad en forma autónoma al pedaleo, para lo cual requiere el accionamiento de un acelerador. El otro grupo, es el constituido por aquellos motores que no tienen aptitud para generar impulso propio, requieren del pedaleo



Concejo Municipal de Rosario



Palacio Vasallo
PUESTA EN VALOR 2016

constante, poseen velocidades de desplazamiento que no superan a la propia del pedaleo y no poseen acelerador.

Que en nuestra ciudad, ya existe normativa que regula a este tipo de rodados.

Que dicha normativa sin embargo, no ha realizado una eficiente discriminación entre los distintos tipos de motores a los fines de evaluar el grado en que su utilización contribuye a un cambio efectivo de la naturaleza bicicleta/moto; y con ello las consiguientes cuestiones vinculadas a seguridad activa, pasiva y en general la razonabilidad de la normativa dictada.

Que en virtud de la norma del Art. 1 y 2 de la Ord. 8.919, este tipo de rodados quedan separados en función de la potencia del motor.

Que así, aquellos de menor capacidad a 50 cc, o menos de 1000 watts de potencia, quedan comprendidos en la categoría de “**ciclomotores**” (Art. 2 – 1º Párr., Ord. 8.919).

Que los vehículos superiores a 50 cc o mayores a 1000 watts de potencia son categorizados como “**motocicleta**” (Art. 2 – 2º Párr., Ord. 8.919).

Que ambos quedan comprendidos en la categoría de “**Motovehículos**” en la Ordenanza 6.543 – Código de Tránsito. (Art. 1 Ord. 8.919).

Que de esta forma, y respecto del grupo que nos interesa, la norma, dispuso fijar el concepto del término “Ciclomotor” en el marco del Código de Tránsito de la ciudad, definiéndolo como “*Automotor de dos ruedas con hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada o hasta mil (1000) Watts de potencia y con capacidad para desarrollar no más de (50) Kilómetros por hora de velocidad...*” (Art. 4, Inc. 21, Ord. 6.543 - Código de Tránsito).

Que en función de esto, toda bicicleta a pedales con motores auxiliares, tanto a explosión o eléctricos, por pequeña que sea su capacidad y sin distinción alguna en cuanto a su forma de operatoria y funcionamiento, quedará encuadrada, en virtud de la normativa citada, en la de “**ciclomotores**”. Salvo que posea más de 50 cc o 1000 watts de potencia, o pueda desarrollar más de 50 km/h, en cuyo caso caerán en la categoría de “**motocicletas**”, aplicable a todos los vehículos de mayores capacidades técnicas.

Que no obstante el avance que implica el dictado de la Ordenanza 8.919, gracias a la cual se pudo proceder a la regularización de este tipo de vehículos; no puede dejarse de mencionar que su tratamiento legislativo actual debe revisarse a los fines no sólo de regular la existencia de este tipo de rodados, sino de promover abiertamente su mayor utilización.

Que en efecto, debe evaluarse un tratamiento diferenciado para el grupo de motores eléctricos de baja capacidad, que necesitan del pedaleo para poder funcionar, que no tienen capacidad para desplegar velocidades en forma autónoma, que no cuentan con acelerador, y cuyo funcionamiento se detiene en forma automática si el pedaleo del usuario supera los 25 km/h.

Que este tipo de equipos disponibles hoy en el mercado, deben ser promovidos, puesto que su uso en ninguna forma altera la naturaleza de una bicicleta, ni su seguridad, ni su funcionamiento. No altera en forma alguna las velocidades de desplazamiento, ni la forma de su conducción. La única ventaja para el usuario radica en un menor esfuerzo para el pedaleo ya que el motor “alivia” el peso del pedal, quedando inalterables las restantes prestaciones de la bicicleta.

Que no obstante los humildes desempeños de estos equipos, la normativa actual no lo distingue, con lo cual quedan comprendidos en el tratamiento general del Código de Tránsito vigente como “**motovehículos**” y “**ciclomotores**”.

Que en efecto, en función de la rigurosidad normativa actual, y al corresponderles la categoría de motovehículos por aplicación del Art. 1º de la Ordenanza N° 8.919, el uso de estas bicicletas tienen actualmente las siguientes limitaciones:

a) Corresponde al usuario obtener entre otros requisitos, carnet habilitante correspondiente a la licencia de conducción categoría segunda, para poder conducirlo en forma legal (Art. 12 Ord. 6.543).

b) Su uso está vedado para personas menores a 18 años (Art. 13 Ord. 6.543).

c) No pueden circular sin cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas propias de los “**motovehículos**”, de emisión de contaminantes y demás requerimientos del Art. 24º del Código de Tránsito, que remite a los anexos técnicos de la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449. (Inc. K Art. 25 Ord. 6.543).



d) Quedan comprendidos en la categoría L1 en cuanto a características técnicas. Vehículos de dos ruedas, menor a 50 cc y velocidad de diseño no mayor a 40 km/h (Art. 24 1.1 Ord. 6.543).

e) No pueden circular sin contar con una oblea que acredite su registraci3n (Art. 2, Ord. 8.946).

f) Su usuario debe conducir con un casco (Art. 25 inc. H - Ord. 6.543), que debe adem1s respetar las siguientes especificaciones:

f.1) Debe cubrir la cabeza, integralmente en su parte superior (Inc. J.1 Art. 36 – Ord. 6543).

f.2) Debe poseer c1scara exterior dura, lisa, con perfil de la cabeza y con relleno amortiguador integral de alta densidad, que lo cubra interiormente, con un espesor no menor a 0.025 mm (Inc. J.1.1 Art. 36).

f.3) Debe cubrir como m1nimo la parte superior del cr1neo partiendo de una circunferencia que pasa dos cent1simas de metro 0.02m por arriba de la cuenca de los ojos y de los orificios auditivos. (Inc. J.1.3 Art. 36).

f. 4) Se proh1be la utilizaci3n de cascos industriales u otros no espec1ficos para motocicletas (Inc. J.1.3 Art. 36).

f.5) Deben contar con un sistema de retenci3n de cintas de dos cent1simas de metro de ancho como m1nimo y hebilla de registro, para sujetarlo correctamente. (Inc. J.1.4 Art. 36).

f.6) Deben tener exteriormente marcas retrorreflectivas ubicadas de manera tal que desde cualquier 1ngulo de visi3n expongan una superficie m1nima de veinticinco cent1simas de metro cuadrado. (Inc. J.1.6 Art. 36).

f.7) En su interior, el casco debe llevar una etiqueta que claramente diga: *“Para una adecuada protecci3n este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulaci3n. Est1 dise1ado para absorber un impacto (seg1n Norma IRAM 3621/62) a trav1s de su destrucci3n o da1o. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (a1n cuando el da1o no resulte visible)”*. (Inc. J.1.7 Art. 36).

f.8) No se da por cumplido el requisito de circular portando casco de seguridad cuando la carcaza o su relleno amortiguador presenten fisuras evidentes o abollones, cuando falta el visor o cuando no se utilicen antiparras de seguridad (Inc. J.1.9 Art. 36).

f.9) Deben contar con anteojos de seguridad o antiparras (Inc. J.2 Art. 36).

f.10) Los anteojos deben sujetarse a la cabeza y cubrir el hueco de los ojos con elementos transparentes para evitar la penetraci3n de part1culas o insectos (Inc. J.2.1 Art. 36).

f.11) La transparencia de los anteojos no debe perturbar la visi3n ni distorsionarla, ni causar cansancio, y debe respetar la norma IRAM 3621-62 (Inc. J.2.2 Art. 36).

g) Deben contar con faros delanteros, luz para la patente trasera y luces intermitentes de emergencia que incluye a los indicadores de giro (Art. 27 Inc. i.3 Ord. 6.543 / Art. 24 1.1.1. Ord. 6.543).

h) No pueden estacionar sobre la vereda en toda cuadra donde exista un establecimiento educativo durante las horas de clase, ni en las cuadras donde el estacionamiento se realice en 1ngulo (Art. 45 inc. a.3, a.3.2, a.3.2.2 y a.3.2.3 Ord. 6543).

i) Deben contar con seguro que cubra eventuales da1os causados a terceros (Art. 64 Ord. 6.543).

j) Al ser definidos como “motiveh1culos” y “ciclomotores” (Art. 1 y 2 Ord. 8.919), quedan excluidos del programa de circulaci3n, seguridad y protecci3n al ciclista, denominado “ordenamiento vial para ciclistas” (Ord. 7.513). En esta 1ltima se define a la bicicleta como *“veh1culo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser m1ltiple, de hasta cuatro ruedas alineadas”*.

k) No pueden a consecuencia del punto anterior, acceder al uso de carriles exclusivos para bicicletas, ciclov1as, circuitos para bicicletas, ni sendas para bicicletas.

l) Al ser categorizados como “motiveh1culos” y “ciclomotores”, no les cabe la prohibici3n de transportar otra persona.

Que debe en este estado analizarse, si todo lo expuesto no constituye un exceso para el caso de aquellas bicicletas que no dejan de serlo por contar con la aneji3n de motores de muy bajo rendimiento y que no poseen capacidad de desplegar velocidades superiores a las propias del pedaleo, ni pueden adem1s generar fuerza en forma aut3noma, es decir con



independencia del pedaleo. Estos equipos no cuentan con acelerador y si la fuerza del pedaleo supera los 25 Km/h de velocidad, dejan de funcionar. Se trata en todos los casos, de equipos diseñados solamente para facilitar la marcha en cuanto al confort, mermando la fuerza necesaria para el pedaleo.

Que debe tenerse en cuenta que una bicicleta eléctrica de estas características no presenta mayor riesgo ni diferencia funcional a una bicicleta común. En efecto, alcanza la misma velocidad y se conduce de igual forma. La diferencia radica solamente en que el conductor necesita un menor esfuerzo para lograr la propulsión.

Que la normativa europea es en este sentido clara, habiendo dispuesto la Directiva Europea 2002/24/CE los criterios básicos que permiten distinguir un ciclomotor de una bicicleta.

Que en efecto, el Artículo 1 (h) de la Directiva 2002/24/CE, relativa a la legislación de la homologación de vehículos de dos o tres ruedas, establece que la Directiva no se aplica a: *“Las bicicletas con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima de 0,25 kilovatios, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa cuando la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h, o antes si el ciclista deja de pedalear; ...”*

Que incluso la Asociación de Minoristas de dos ruedas de Europa (ETRA), ha presentado una propuesta destinada a mejorar la legislación relacionada con las bicicletas eléctricas, proponiendo para las bicicletas con pedaleo asistido, aumentar la potencia del motor de 250 watts, a 500 watts de potencia. Se fundamenta en que el límite actual es insuficiente para personas obesas, bicicletas de carga, ciclos de tres ruedas, o para circular por pendientes.

Que de esta manera, este tipo de vehículos continúan considerándose a todos los efectos, en la categoría de bicicletas comunes, siempre y cuando no excedan los motores auxiliares de las prestaciones detalladas en la norma”.

Por lo expuesto, se eleva para su aprobación el siguiente proyecto de:

ORDENANZA

Artículo 1º.- Modifíquense los Incisos 9 y 21 del Artículo 4 de la Ordenanza 6.543 –Código de Tránsito-, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“Artículo 4. Definiciones- A los efectos de este Código se entiende por:

...

9- Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple, de hasta cuatro ruedas alineadas. ***En la misma definición quedan comprendidas las bicicletas con pedaleo asistido con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima de 500 watts, sin capacidad de autopropulsión y cuya potencia disminuya progresivamente y finalmente se interrumpa cuando la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h, o cuando el usuario suspenda el pedaleo.***

21- Ciclomotor: ***Vehículo con capacidad de autopropulsión*** de dos ruedas con hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada o hasta mil (1000) Watts de potencia y con capacidad para desarrollar no más de cincuenta (50) Kilómetros por hora de velocidad. Deben poseer una distancia mínima entre ejes de novecientos cincuenta (950) milímetros y el asiento debe estar a una altura mínima de seiscientos (600) milímetros.

Art. 2º.- Deróguese el Inciso 39 del Artículo 4 de la Ordenanza 6.543 –Código de Tránsito-.

Art. 3º.- Modifíquese el Artículo 1 de la Ordenanza N° 8.919, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“Artículo 1.- Interpretese que los vehículos con motor eléctrico y/o birrodados con motores eléctricos y/o a explosión y/o scooters eléctricos y/o similares, se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación del Código de Tránsito de la ciudad de Rosario”.

Art. 4º.- Modifíquese el inciso k del Artículo 25 de la Ordenanza N° 6.543 –Código de Tránsito-, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 25. Condiciones de Seguridad. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

...



Concejo Municipal
de Rosario



Palacio Vasallo
PUESTA EN VALOR 2016

K) Los rodados eléctricos - velocípedos para poder ser librados al tránsito público deben cumplir con las condiciones de seguridad que exige el Artículo 24 de la presente Ordenanza. **Quedan excluidas las bicicletas.**

Art. 5°.- La utilización de las bicicletas asistidas eléctricamente en la vía pública estará sujeta a las disposiciones generales en materia de circulación, seguridad y protección al ciclista, Ordenanza N° 7.513 o la que en el futuro la reemplace.

Art. 6°.- Comuníquese a la Intendencia con sus considerandos, publíquese y agréguese al D.M..

Sala de Sesiones, 7 de Diciembre de 2017.-


ALEJO MOLINA
Secretario Gral. Parlamentario
Concejo Municipal Rosario

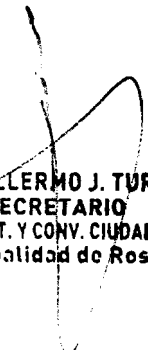



DANIELA LEÓN
Presidenta
Concejo Municipal Rosario

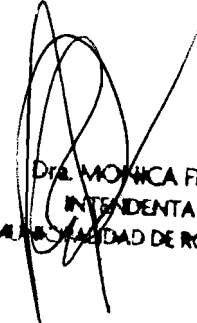
Exptes. Nros. 235.214-P-2017 C.M. y 235.221-P-2017 C.M.-

//sario, 10 de enero de 2018.-

Cumplase, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial Electrónico Municipal y dese a la Dirección General de Gobierno.



Dr. GUILLERMO J. TURRIN
SECRETARIO
SEC. CONT. Y CONV. CIUDADANA
Municipalidad de Rosario



Dra. MONICA FEIN
INTENDENTA
MUNICIPALIDAD DE ROSARIO