



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

ORDENANZA XVI - Nº 20
(Antes Ordenanza 1600/05 – Anexo II)

ANEXO II

REGLAMENTO GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
URBANO Y METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE POSADAS

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETIVOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1.- El presente Reglamento establece las condiciones generales para la operación del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, así como la competencia de las autoridades administrativas.

ARTÍCULO 2.- El presente Reglamento será de aplicación a la totalidad de los servicios de transporte automotor de pasajeros componentes del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas que resulten de jurisdicción municipal. A todo efecto, queda establecido que la totalidad de los itinerarios, sean troncales, alimentadores, circulares u otros tipos de rutas componentes del sistema se entienden funcionalmente inseparables entre sí e inescindibles de la red en su conjunto.

ARTÍCULO 3.- Los preceptos y disposiciones contenidos en el presente Reglamento propenderán al logro de los siguientes objetivos:

1. Desarrollar una red de servicios urbanos de transporte masivo de pasajeros integrada, física, tarifaria y operacionalmente, de elevada calidad, amplia cobertura territorial y proyección metropolitana;
2. Adecuar la oferta de servicios y la infraestructura de soporte a los requerimientos de la demanda, proporcionando a los usuarios la más amplia movilidad y acceso a la ciudad capital y su área metropolitana con el menor tiempo de viaje y costo posible;



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

3. Atender en particular las necesidades de transporte originadas en la conformación de nuevos núcleos poblacionales derivados del crecimiento urbano y demográfico, favoreciendo especialmente la integración de zonas de menor grado de desarrollo económico;
4. Propender a la conformación de un sistema integrado de transporte urbano sostenible, eliminando la sobre oferta de servicios de cualquier modalidad, así como los recorridos sobreabundantes, de forma tal de reducir el costo global del mismo para la comunidad, entendiéndose que un sistema económico es aquel que se presta a tarifas más económicas;
5. Priorizar el uso del transporte público masivo por sobre el automóvil particular y otros modos de autotransporte individual;
6. Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad Capital y su área metropolitana brindándoles una adecuada accesibilidad con mayor cantidad de interconexiones y una óptima cobertura espacial;
7. Proteger el medio ambiente a través del mejoramiento del desempeño del transporte automotor, limitando el impacto negativo producido por el funcionamiento de los vehículos automotores, tanto como la contaminación sonora, la congestión vehicular y los niveles de siniestralidad, con el objeto de reducir el costo social del mismo para toda la comunidad;
8. Proteger los derechos de los usuarios tendiendo al logro de mayores estándares de calidad en la operación de los servicios y a la progresiva integración de las personas con discapacidades;
9. Propender al diseño de una red de transporte eficiente, optimizando la oferta y el kilometraje recorrido, lo que redundará en un sistema más económico que contribuirá a la economía en la explotación y por consiguiente a lograr la economía en el precio del boleto;
10. Procurar la prestación de los servicios por parte de empresas de tamaño, solidez y gerenciamiento adecuados, con el objeto de garantizar una operación racionalizada del sistema;
11. Tender a una más eficiente planificación y control de los servicios.

La resolución de las cuestiones pendientes o futuras atinentes al transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Posadas deberá en todos los casos supeditarse a los lineamientos y objetivos aquí consagrados en salvaguarda del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas.

CAPÍTULO II

COMPETENCIA ADMINISTRATIVA



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

ARTÍCULO 4.- La Municipalidad de la Ciudad de Posadas es la autoridad rectora del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, con potestad para emitir la regulación sustantiva y efectuar el planeamiento estratégico del mismo.

ARTÍCULO 5.- El Departamento Ejecutivo Municipal es la autoridad de aplicación del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas y titular del planeamiento operacional y fiscalización del mismo. En tal carácter le corresponde la atribución y el deber de cumplir y hacer cumplir el presente Reglamento y su normativa complementaria y reglamentaria, así como la calidad de concedente de los servicios con ajuste a las pautas contenidas en el presente régimen y en el modelo de contrato de concesión que lo integra.

ARTÍCULO 6.- En su carácter de autoridad de aplicación, el Departamento Ejecutivo Municipal regulará los aspectos técnicos y operativos del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas a través de la emisión de normas, disposiciones y estándares técnicos. Asimismo, emitirá la normativa complementaria, necesaria para viabilizar la plena aplicabilidad de las disposiciones del presente Reglamento, relativa a las siguientes materias:

1. Modelo de calidad del servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas. Este reglamento distinguirá, entre otros, los siguientes indicadores de calidad: cumplimiento de los servicios en materia de frecuencias, recorridos, niveles tarifarios, características de la flota; control de accidentes; revisión técnica de la flota; multas y otras sanciones impuestas; denuncias recibidas de los usuarios; comportamiento y capacitación del personal de conducción;
2. transferencia de información estadística y operativa;
3. relaciones con los usuarios, procurando que les sea garantizada la seguridad, publicidad y condiciones de trato equitativo y digno;
4. reglamentos técnicos de vehículos;
5. reglamento tarifario de los servicios que contemple la metodología de costos en vigor, ponderándose necesariamente el costo operacional y el costo de capital, asegurándose una razonable rentabilidad empresarial. Este régimen podrá prever un sistema de anillos o zonas concéntricas para la aplicación de los valores tarifarios;
6. régimen de desistimiento fundado de las concesiones.



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

CAPÍTULO III

DEFINICIONES PRINCIPALES

ARTÍCULO 7.- Para los fines del presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

1. Área de influencia directa del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas: espacio físico, geográficamente delimitado, dentro del cual se reserva de manera exclusiva la prestación de servicios de transporte masivo de pasajeros a las unidades del sistema integrado;
2. Área de preferencia: espacio físico de la ciudad de Posadas, geográficamente delimitado, dentro del cual se reserva de manera preferente la prestación de servicios de transporte urbano a un determinado concesionario, sea que éste pertenezca o no actualmente al Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
3. Concesionario: empresa titular de un derecho de concesión para la explotación de servicios públicos de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano, vinculado con la Municipalidad de la Ciudad de Posadas a través de un contrato de concesión;
4. Contrato de concesión: es la instrumentación del derecho de concesión, formalizada a través de la suscripción del documento respectivo, en el que se fijarán los deberes y derechos de las partes, los parámetros operativos del servicio público de transporte objeto de la misma y los aspectos vinculados a su régimen jurídico;
5. Corredor troncal: conjunto de vías, segregadas del tránsito general, con preferencia de circulación y mecanismos de prioridad semafórica para el transporte masivo, a través de las cuales se vinculan estaciones terminales, y por las que circulan unidades troncales de elevada capacidad;
6. Estaciones, terminales y paradas;
 - 6.1 Estación de transferencia: espacio físico donde los usuarios son transferidos de un servicio troncal a otro servicio troncal correspondiente a diferentes rutas; o a otros servicios de rutas circulares; y entre otros servicios circulares;
 - 6.2 Parada: es la localización en la vía pública, señalizada e inamovible, fijada por la autoridad de aplicación, que indica el lugar autorizado y obligatorio para la detención temporal de las unidades a efectos del ascenso y descenso de los usuarios, con distancias definidas entre las paradas;



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

- 6.3 Parada troncal: zona de detención de las unidades troncales en las que se permite el acceso y salida de pasajeros del sistema;
- 6.4 Terminal de integración: espacio físico donde los usuarios son transferidos de un vehículo alimentador o circular a otro troncal o viceversa; o entre unidades troncales; o entre unidades alimentadoras o unidades circulares;
7. Estándares de calidad: conjunto de valores correspondientes a los diferentes indicadores de calidad, que definen el nivel mínimo para la satisfacción del grado de calidad definido para los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
8. Flota autorizada: número total de vehículos integrantes del parque automotor autorizado a una concesionaria;
9. Frecuencia: espaciamiento temporal medio entre dos servicios consecutivos del concesionario que circulan por determinado punto durante un período de tiempo;
10. Horario: momento de partida de las unidades para prestar el servicio de transporte;
11. Horas pico: período de tiempo en el que se moviliza el mayor número de usuarios en el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
12. Indicadores de calidad: conjunto de criterios de evaluación adoptados para la determinación de la calidad de los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
13. Intervalo: Es el período de tiempo que transcurre entre el paso de dos vehículos sucesivos por el mismo punto;
14. Modelo de calidad del servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas: conjunto de pautas de procedimiento para la cuantificación del nivel de desempeño alcanzado por cada uno de los concesionarios;
15. Nivel de desempeño: valor que alcanzan los indicadores de calidad medidos para un determinado concesionario, el cual se contrastará con los estándares de calidad para determinar el grado de cumplimiento del nivel de calidad definido para los servicios de transporte del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
16. Ruta: itinerario en el que se desenvuelve la prestación del servicio;
17. Rutas troncales: conjunto de corredores y vías utilizadas por los servicios de concentración de alta demanda de pasajeros, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado;



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

18. Rutas alimentadoras: conjunto de vías utilizadas por los servicios provenientes de las zonas periféricas hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado;
19. Rutas circulares: conjunto de vías o rutas utilizadas por los servicios provenientes de sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado;
20. Servicio troncal: servicio que se presta en el corredor troncal con recorridos y horarios definidos, mediante unidades de mayor capacidad;
21. Servicio alimentador: servicio que se presta desde una zona periférica hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado;
22. Servicio circular: servicio que se presta desde sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración;
23. Servicios integrados: aquellos servicios que se prestan en la totalidad de las rutas que forman parte del sistema integrado, constituyendo servicios públicos de transporte urbano masivo de pasajeros;
24. Servicios públicos de transporte urbano masivo de pasajeros: son aquellas prestaciones que tienen por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas;
 - 24.1 Continuidad: implica que la prestación del servicio público no debe ser interrumpida, salvo causales de fuerza mayor o caso fortuito que hagan imposible su prestación;
 - 24.2 Regularidad: significa que la prestación de servicio público debe ser efectuada de conformidad a las reglas y condiciones preestablecidas, en cuanto a recorridos, horarios, tarifas y demás aspectos operativos que se vinculen al mismo;
 - 24.3 Obligatoriedad: implica que el concesionario a quien se encomiende la realización de un servicio público se encuentra exigido a efectuarlo;
 - 24.4 Generalidad: significa que todos los habitantes tienen derecho a utilizar el servicio público, por lo que la oferta debe estar dirigida a la totalidad de los usuarios reales o potenciales;
 - 24.5 Uniformidad: implica que todos los habitantes deben recibir el servicio en igualdad de condiciones, es decir que los usuarios deben ser tratados de modo similar mediando condiciones iguales;



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

25. Sistema integrado: conjunto de servicios, rutas, infraestructura, equipos, sistemas, instalaciones y elementos que conforman el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, que se encuentran relacionados entre sí de forma inseparable, posibilitando al usuario realizar viajes en los diferentes servicios de transporte que componen el mismo, integrados física, tarifaria y operacionalmente;
26. Tarifa: precio que abona el usuario por la utilización de los servicios;
27. Usuario del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas: persona física que utiliza los vehículos de transporte empleados en la prestación de los servicios autorizados, con el objeto de efectuar un desplazamiento entre un punto de ingreso y otro de egreso del sistema integrado;
28. Zona de influencia del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas: espacio físico dentro del cual los usuarios tienen acceso directo o indirecto a los servicios del sistema integrado.

TÍTULO II

NORMAS GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 8.- La totalidad de las rutas urbanas que conforman el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas son de jurisdicción municipal y, por tanto, propiedad de la Municipalidad de la Ciudad de Posadas. La explotación de los servicios públicos sobre las mismas se otorgará mediante derechos de concesión conferidos con ajuste al presente régimen.

ARTÍCULO 9.- El Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas tendrá prioridad por sobre el transporte convencional, individual, comercial, privado o cualquier otro tipo de transportación, condición que se extiende también a las vías de acceso y mantenimiento de las rutas de transporte propiedad del Municipio.

ARTÍCULO 10.- La circulación en los carriles o vías exclusivas de los corredores troncales que conforman el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, es función exclusiva de las unidades troncales de dicho sistema. Sólo excepcionalmente se admitirá la circulación de unidades pertenecientes a los servicios de



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

emergencia, bomberos, ambulancias, policía o vehículos de defensa civil, en situaciones de urgencia comprobable, y siempre que se garantice la continuidad y seguridad de los servicios troncales. No se admitirá la obstrucción o bloqueo de los carriles exclusivos ni de las intersecciones del mismo con la restante vialidad urbana.

La autoridad de aplicación creará las condiciones necesarias para garantizar la circulación de los servicios troncales a través de vías exclusivas, preferentemente con un único sentido de circulación, con el objeto de propender a una más ordenada movilidad en la Ciudad, asegurando la reducción global de los tiempos de viaje de los usuarios.

ARTÍCULO 11.- El área de influencia directa del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas se reserva de manera exclusiva a la prestación de los servicios troncales del mismo, quedando prohibida la prestación de cualquier otro servicio público de transporte masivo de personas dentro de la misma.

ARTÍCULO 12.- Se priorizará el uso de las avenidas para la circulación de los servicios del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, las cuales se encuentran separadas entre sí por una distancia de cuatrocientos (400) metros.

ARTÍCULO 13.- El área de influencia directa de cada corredor se establece en doscientos (200) metros a cada lado de los mismos. La autoridad de aplicación deberá adoptar las medidas y recaudos necesarios para la adecuación de los recorridos y el reordenamiento de la circulación de los servicios de transporte urbano de pasajeros no incluidos en la red integrada, de modo de garantizar la exclusividad de prestación de los servicios del Sistema Integrado en los corredores y sus áreas de influencia, evitando superposiciones que pudieren amenazar la sustentabilidad del mismo.

TÍTULO III

DEL PLANEAMIENTO Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO DE LA
CIUDAD DE POSADAS

CAPÍTULO ÚNICO



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

ARTÍCULO 14.- El planeamiento del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas será adecuado a las alternativas tecnológicas dirigidas a la satisfacción del interés público, y se compadecerá con las directrices generales de planeamiento global del área, especialmente en lo referido al uso del suelo y el sistema vial.

ARTÍCULO 15.- La implantación o desarrollo de barrios, áreas, asentamientos, poblaciones, localidades o zonas de considerable densidad demográfica no motivarán la modificación de los itinerarios preestablecidos del Sistema Integrado cuando su población deba desplazarse hasta un máximo de quinientos (500) metros para acceder a dichos servicios. En caso de que los desplazamientos deban ser superiores a quinientos (500) metros, la demanda será atendida mediante una modificación parcial de la ruta correspondiente, a modo de desdoblamiento, o bien la readecuación del esquema de horarios u otra medida cualquiera que resulte satisfactoria, sin que ello implique el establecimiento de nuevos recorridos o rutas del sistema.

ARTÍCULO 16.- Compete a la autoridad de aplicación del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas:

1. Fijar recorridos y puntos de parada, horarios, frecuencia y terminales de cada ruta, de conformidad con la planificación contenida en el Anexo I del presente régimen, las futuras actualizaciones del mismo y las modificaciones resultantes de los acuerdos arribados en el marco de la coordinación multijurisdiccional con las restantes jurisdicciones involucradas;
2. Organizar, programar y fiscalizar el sistema;
3. Modificar la red de servicios de conformidad con los lineamientos del planeamiento estratégico y las adecuaciones resultantes del criterio de distribución en base a las áreas de preferencia de cada concesionario;
4. Celebrar convenios para la integración y coordinación con las jurisdicciones comprendidas en el área metropolitana y las que la integren en el futuro;
5. Aplicar el régimen de penalidades en vigor;
6. Implementar las medidas de prioridad de circulación del transporte masivo en los corredores del sistema, de forma coordinada con las demás jurisdicciones, en su caso;
7. Conservar en óptimas condiciones de utilización las vías de jurisdicción municipal por donde discurren la totalidad de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, a través del mantenimiento adecuado y con



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

prioridad en la implantación de pavimento, de forma coordinada con las restantes jurisdicciones, en su caso.

TÍTULO IV DEL RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE LOS SERVICIOS

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 17.- Los servicios públicos de transporte de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas se delegarán a empresas privadas para su explotación mediante el régimen de concesión de servicio público, y serán ejecutados de conformidad con el presente régimen, su normativa complementaria y reglamentaria y los términos del contrato de concesión.

ARTÍCULO 18.- Los concesionarios de los servicios públicos de transporte de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas deben hallarse constituidos como sociedades anónimas o sociedades de responsabilidad limitada, de acuerdo con lo establecido en la legislación comercial vigente. La escritura constitutiva y el estatuto societario deberán incluir como finalidad u objeto social principal la actividad de prestación de servicios de transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 19.- Las concesiones serán conferidas mediante el procedimiento de licitación pública y tendrán una vigencia de diez (10) años, pudiendo ser renovables a decisión exclusiva de la Municipalidad de la Ciudad de Posadas, con el debido consentimiento expreso de los concesionarios.

ARTÍCULO 20.- En el caso de que los concesionarios de servicios urbanos de pasajeros de jurisdicción municipal devengan en concesionarios del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas por efecto de la inclusión de sus líneas en la planificación aprobada en el Anexo I del presente régimen, mediando o no la modificación de los parámetros operativos de los servicios, procederá la novación de sus actuales concesiones vigentes, por el plazo de diez (10) años establecido en el artículo precedente, en atención a la necesidad de amortizar las inversiones en parque móvil que demandará la puesta en marcha del Sistema Integrado; sin que corresponda instrumentarse



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

proceso de licitación pública alguno, en orden a la plena vigencia de derechos adquiridos por dichos concesionarios a la prestación de los servicios.

El nuevo plazo de vigencia del derecho de concesión novado será contado desde la suscripción del pertinente contrato de concesión que instrumente el vínculo con arreglo al presente régimen.

ARTÍCULO 21.- El plazo de vigencia de las concesiones a que hace referencia el Artículo 20 que antecede, se extenderá, asimismo, hasta un máximo de treinta (30) años, en el supuesto de que los concesionarios efectúen inversiones de capital en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red de servicios, en beneficio de la comunidad. De ser el caso, la extensión del plazo de vigencia del contrato de concesión podrá efectivizarse hasta el máximo establecido, de una única vez o mediante sucesivas extensiones, dependiendo de la cuantía de la inversión de capital, y de modo que la extensión o extensiones conferidas posibiliten un razonable recupero del aporte o aportes efectuados, ponderándose necesariamente el costo operacional y el costo de capital, asegurándose una justa rentabilidad empresarial. En tales supuestos, deberá suscribirse entre las partes la modificación pertinente de la cláusula contractual en la que consta el plazo de vigencia de la concesión.

ARTÍCULO 22.- En los casos previstos en los Artículos 20 y 21 precedentes, al producirse la expiración del plazo de vigencia de la concesión, ya sea que el mismo se hubiere extendido en una o más oportunidades, procederá la renovación de la misma por el término reglamentario, a decisión exclusiva de la Municipalidad de la Ciudad de Posadas, con el debido consentimiento expreso de los concesionarios; correspondiendo a su vez la extensión del plazo de vigencia de la concesión renovada, de conformidad con lo estipulado en el Artículo 21 precedente, en el supuesto de verificarse nuevamente la inversión de capital por parte del concesionario en la provisión de infraestructura o equipamiento de soporte de la red del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas.

ARTÍCULO 23.- La retribución de los concesionarios por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de las tarifas estipuladas por la Municipalidad de la Ciudad de Posadas, con ajuste al reglamento tarifario complementario a este régimen y a la metodología de costos en vigor. Si por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, se



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

resolviera no realizar el ajuste tarifario que corresponda reglamentariamente, la Municipalidad de la Ciudad de Posadas deberá, en beneficio de los usuarios, subsidiar el déficit creado compensando económicamente a los concesionarios, de manera que se asegure la continuidad y el mantenimiento de un adecuado nivel de calidad del servicio a favor de los mismos.

ARTÍCULO 24.- Los concesionarios deberán operar los servicios conforme a los patrones técnicos y operacionales establecidos por la autoridad de aplicación en un nivel compatible con la rentabilidad de la explotación. Para ello asignarán inmuebles, equipamientos, maquinarias, piezas, accesorios, muebles, oficinas, mantenimiento y personal vinculado al servicio objeto de la concesión, sin requerírseles exclusividad.

ARTÍCULO 25.- Son obligaciones de los concesionarios:

1. Cumplir todas las obligaciones que se deriven del presente régimen, sus normas complementarias y reglamentarias y el contrato de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad;
2. El fiel acatamiento a todas y cada una de las decisiones de la autoridad de aplicación de los servicios;
3. Respetar las tarifas establecidas;
4. Contratar los seguros obligatorios establecidos por la normativa vigente;
5. Habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servicios;
6. Contratar a la totalidad del personal a su cargo en función de la normativa laboral y de seguridad social aplicable;
7. Disponer de instalaciones adecuadas para la explotación de los servicios;
8. Presentar a la autoridad de aplicación la información estadística y operativa que se le requiera, así como facilitar su acceso a la información vinculada con la operación general de los servicios;
9. Cumplir con el pago de las tasas y aranceles que pudieran corresponderle en función de la prestación de los servicios o la ejecución de tramitaciones administrativas;
10. Velar por la seguridad de los servicios y de los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismos, dando cumplimiento a las disposiciones técnicas, de revisión técnica obligatoria de los vehículos y a las normas vigentes en materia



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

de tránsito, debiendo adoptar las medidas que resulten necesarias para la consecución de tales fines;

11. Cumplir con la programación de servicios efectuada por la autoridad de aplicación, observando los niveles de calidad establecidos;
12. Atender diligentemente las quejas del público usuario, de conformidad con las disposiciones de la normativa complementaria vigente;
13. Contribuir al cuidado y preservación del medio ambiente;
14. Someterse a la fiscalización y potestad penalizadora de la autoridad de aplicación, facilitando la realización de las auditorías e inspecciones que se efectuaren;
15. En caso de interrupción del viaje, adoptar las medidas a su alcance que sean necesarias para la continuación del mismo;
16. Acatar las directivas y decisiones de la autoridad de aplicación respecto de las características técnicas de los vehículos y las tecnologías adoptables;
17. Las demás obligaciones que surgieren de las disposiciones y pautas contenidas en la normativa aplicable y el contrato de concesión, así como de las directivas legítimamente emanadas de la autoridad de aplicación;
18. Sistematizar el sistema de expendio de boletos en el término de 48 meses de la aprobación de la presente.

ARTÍCULO 26.- La autoridad de aplicación aprobará la distribución de las áreas de preferencia, a propuesta de los concesionarios del transporte urbano de Posadas, pertenezcan o no actualmente al Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, quienes a tal efecto consensuarán en forma privada la delimitación de dichas áreas de modo tal que se vea garantizada una equitativa compensación de los ingresos producto de las explotaciones, con el objeto de no vulnerar la economía actual de cada una de ellos, tendiendo a evitar futuras reclamaciones pecuniarias contra el erario municipal por la materia en cuestión.

La adecuación de los servicios a las demandas y necesidades de los usuarios dentro de las áreas de preferencia deberá ser efectuada por el titular del derecho de preferencia en cada una de ellas, previa aprobación de la autoridad de aplicación, siempre que no se vean afectados de modo alguno los derechos de los titulares de las demás áreas de preferencia, ni se vulnere la exclusividad de prestación en los corredores del sistema integrado y sus áreas de influencia directa establecida en el Artículo 13 de este régimen, aún cuando los mismos



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

discurran total o parcialmente por el área de preferencia que propone la adecuación de los servicios.

ARTÍCULO 27.- En caso de que la adecuación o creación de un itinerario alcance simultáneamente dos o más áreas de preferencia, cabrá asignar la extensión o nuevo recorrido a todas las concesionarias afectadas. La aplicación de este principio no excluye las soluciones provenientes del acuerdo voluntario de las partes interesadas.

ARTÍCULO 28.- En todos los casos, la modificación de la red del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas atenderá a las necesidades y conveniencias públicas de transporte, salvaguardándose la eficiencia presente y futura del sistema, evitando la superposición de recorridos en cuanto dañe la economía de las concesionarias establecidas.

ARTÍCULO 29.- Las concesiones otorgadas bajo el presente régimen únicamente podrán ser objeto de transferencia o cesión, total o parcial, con la previa y expresa autorización de la Municipalidad de la Ciudad de Posadas. En ningún caso la autorización mediante la cual se acceda a la cesión será interpretada como transferencia de establecimiento ni modificación o renovación de la concesión, permaneciendo su plazo de vigencia y demás condiciones particulares con los mismos alcances y efectos imperantes a la fecha de la transferencia.

Asimismo, se establece el principio de la asistencia solidaria entre las empresas concesionarias, en virtud del cual se podrá cubrir la prestación de servicios que, por cualquier causa hubieren cesado, por parte de una o más concesionarias del sistema, suscribiéndose con las mismas el pertinente contrato de concesión.

TÍTULO V

DE LA FLOTA ASIGNADA A LA OPERACIÓN

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 30.- La flota que se asigne a la prestación de los servicios integrados de transporte comprendidos en el presente régimen deberá pertenecer en propiedad a la



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

empresa concesionaria o encontrarse tomadas mediante leasing financiero contratado con entidad bancaria, de conformidad con la legislación vigente en la materia.

ARTÍCULO 31.- La flota de cada empresa concesionaria se compondrá de vehículos en cantidad suficiente para atender la demanda, la que será fijada por la autoridad de aplicación en cuanto a su tipología, quien también establecerá el régimen de publicidad en los vehículos. Asimismo, la normativa complementaria y reglamentaria establecerá la vida útil de los distintos tipos de unidades empleadas en la prestación de los servicios integrados y las condiciones para su renovación, debiendo tenerse especialmente en cuenta las características atinentes al uso, tipo, velocidad y otras condiciones contempladas en la legislación vigente en materia de tránsito y seguridad vial, de manera de establecer vidas útiles de los vehículos compatibles con el máximo aprovechamiento de la flota en salvaguarda de la sustentabilidad del sistema.

ARTÍCULO 32.- Todos los vehículos asignados a la prestación de los servicios de transporte estarán sujetos a revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva.

ARTÍCULO 33.- Los concesionarios deben organizar sus servicios de modo tal que las unidades circulen en las condiciones de seguridad estipuladas por la Autoridad de Aplicación, siendo responsables de su cumplimiento.

ARTÍCULO 34.- En todos los casos, los vehículos integrantes de la flota operacional deberán contar con los elementos y accesorios que permitan la rápida y eficaz evacuación de los pasajeros en caso de siniestro, los cuales deberán estar identificados convenientemente de manera de garantizar su cabal conocimiento por parte de los usuarios, de conformidad con las exigencias que establezca la normativa complementaria referida a las especificaciones técnicas de las unidades.

ARTÍCULO 35.- Los concesionarios de los servicios comprendidos en el presente régimen deberán cumplir todos los requisitos que este ordenamiento y su normativa complementaria y reglamentaria establezcan con relación a las condiciones de habilitación técnica, características, seguro obligatorio, equipamiento, revisión técnica y seguridad atinentes a los vehículos asignados a los servicios a su cargo.



*Honorable Concejo Deliberante
de la Ciudad de Posadas*

=====

TÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 36.- El Departamento Ejecutivo Municipal emitirá los reglamentos complementarios establecidos en el Artículo 6 del presente régimen.

ARTÍCULO 37.- Hasta tanto se encuentre en pleno funcionamiento operativo el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, así como en plena vigencia las disposiciones de este régimen y la totalidad de la normativa complementaria y reglamentaria que lo integra, dispónese la suspensión de tratamiento de cualquier tipo de solicitud de modificación de parámetros operativos de los actuales servicios de transporte urbano de pasajeros. A partir de la verificación de las circunstancias señaladas, dichas medidas se ajustarán a las disposiciones consagradas en este régimen y, en todos los casos, velando por la priorización, funcionalidad y sustentabilidad del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas.