



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

ORDENANZA N° 154/2023

TEMA: REDUCCION DE VELOCIDADES MAXIMAS EN AVENIDAS DE ALTA SINIESTRALIDAD

VISTO: La necesidad de regular las velocidades máximas en Avenidas de nuestra ciudad (Expte. 182/21) y,

CONSIDERANDO:

Que, el pasado mes de mayo se llevó a cabo la "Sexta Semana Mundial por la Seguridad vial dispuesta, cuyo objeto es promover un plan estratégico de acciones por parte de la gobernanza de los todos los estados del mundo para cumplir con los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) en seguridad vial, con la finalidad de que en la segunda década (2021 a 2030) se reduzcan un 50% los siniestros viales y las víctimas fatales.

Que, el objetivo propuesto por la ONU ha sido receptado a nivel mundial, promovido por Organismos Internacionales, por las autoridades de los gobiernos nacionales, provinciales y municipales y por los integrantes de las O.N.G, Asociaciones Civiles y Fundaciones que nuclean a víctimas y/o familiares de víctimas.

Que, en el ámbito local, y de acuerdo al trabajo conjunto con la Fundación Estrellas Amarillas, integrante del UNRSS (Grupo de Colaboración de Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC), que promueve en la Argentina la adhesión a los ODS, conjuntamente se generó este proyecto para la "Adhesión al llamado a reducir las velocidades en las calles urbanas para salvar vidas".

Que, de acuerdo a lo expuesto, el presente proyecto tiene por objeto tomar como política pública de Estado la seguridad vial, la cual se gestiona a mediano y largo plazo, a fin de plasmar el diseño de una ciudad segura, sana y ecológicamente sustentable.

Que, en relación a la situación mundial, aproximadamente 1,3 millones de personas mueren cada año en todo el mundo como resultado de colisiones de tránsito, lo que representa más de 2,1% de la mortalidad mundial, comparable con el número de fallecimientos causados por las principales causas de muerte, como el paludismo y la tuberculosis. Muchas más sufren traumatismos y con frecuencia discapacidades de por vida. Alrededor del 85% de las muertes en colisiones de tránsito ocurren en países de ingresos bajos o medios, a un costo del 1% al 1,5% del producto bruto interno anual. Si no se toman medidas, es muy posible que las muertes y las discapacidades causadas por el tránsito vial aumenten debido al creciente índice de motorización.

Que, según el Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito y otros estudios recientes, si no se toman medidas drásticas para detener esta tendencia, el número de muertes y personas discapacitadas por traumatismos causados por el tránsito seguirá aumentando en las próximas tres décadas y, en el año 2030, serán la octava causa principal de muerte por año.

Que, en el mundo, más del 40% de todas las muertes en colisiones de tránsito ocurren en personas de 0 a 25 años. Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de muerte en las personas de 5 a 25 años. El porcentaje más alto de muertes de personas menores de 25 años ocurre entre jóvenes usuarios de carreteras en los países con ingresos bajos y medios y los varones representan el 75% de todas las muertes en las carreteras entre las personas menores a 25 años. En los países de ingresos bajos y medios, los jóvenes con más posibilidad de participar en una colisión son los usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros de transporte público y privado; pueden existir variaciones de acuerdo con la región. En los



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

países de ingresos bajos y medios, las colisiones de tránsito exceden el monto total recibido por estos países en asistencia para el desarrollo. Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prever y prevenir, muchos países han alcanzado reducciones sorprendentes en la cantidad de colisiones y en la frecuencia y la gravedad de los traumatismos causados por el tránsito al abordar los aspectos claves. Entre las intervenciones que han resultado eficaces se incluyen aquellas inherentes al factor: **Exceso de velocidad**. - En consecuencia "se deben establecer, y hacer cumplir, los límites de velocidad apropiados".

Que, en cuanto a los basamentos y plan de acción mundial podemos mencionar lo siguiente:

A) LA SEGURIDAD VIAL NO ES UN TEMA ACCIDENTAL:

En diciembre de 2005, la resolución A/60/5 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo solicitó una "Semana Mundial sobre la Seguridad Vial".

Esta resolución respaldaba resoluciones anteriores de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Asamblea Mundial de la Salud, que reflejaban la creciente preocupación de los gobiernos y las comunidades internacionales de salud pública y desarrollo en relación con los efectos de la falta de seguridad vial.

La Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, fue una oportunidad histórica para elevar el problema de la seguridad vial a un nivel superior.

Se previó la realización de cientos de iniciativas en todo el mundo, en el ámbito local, nacional, regional y mundial, coordinadas por los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales, las Naciones Unidas y otras agencias internacionales, compañías del sector privado, fundaciones y otras organizaciones que trabajen en pro de calles y rutas más seguras.

En dicha oportunidad, el tema central fue "Los niños y los Jóvenes que representan gran parte, de las aproximadamente **1,3 millones de personas que mueren en las calles y rutas cada año**."

En el mundo, más del 40% de todas las muertes en colisiones de tránsito ocurren en personas de 0 a 25 años. Debido a que los niños y los jóvenes constituyen un grupo importante en riesgo de muerte, traumatismos o discapacidades causados por el tránsito, la **"Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial estuvo dedicada a los "jóvenes en las carreteras"**, que circulan como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores principiantes y pasajeros.

Si bien el enfoque de esta primera semana fue mejorar la seguridad para los niños y los jóvenes, **las acciones que tuvieron por objeto visibilizar la problemática social de la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad beneficiarían a todos los usuarios de todas las edades.**

La Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial tuvo como finalidad generar la atención de las personas e incitar a los gobiernos y organizaciones de la sociedad civil a tomar medidas urgentes, sobre los siguientes objetivos:

- Aumentar la concientización sobre el impacto de la falta de seguridad vial, en especial entre los usuarios jóvenes de las calles y rutas;
- Promover medidas en torno a los factores con el mayor impacto en la seguridad vial: cascos, cinturones de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad y diseño y conservación de la infraestructura de infraestructura vial. Y, sin perjuicio de los miles de acciones que pudieran emprenderse en dicha semana, se aconsejó a la gobernanza articular acciones claves:

a) Los traumatismos causados por el tránsito son un problema importante de la salud pública y del desarrollo en el mundo. Según los pronósticos, su magnitud aumentará considerablemente en los años venideros.

b) Los traumatismos causados por el tránsito tienen un gran impacto en las vidas de los jóvenes. Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa principal de muerte en las personas de 5 a 25 años. En este grupo de edades, los varones jóvenes —como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores principiantes y



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

pasajeros— tienen una probabilidad aproximadamente tres veces mayor de morir o sufrir traumatismos en las carreteras que las mujeres jóvenes.

c) Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir. En algunos países, el número de traumatismos causados por el tránsito ha disminuido, a pesar del creciente índice de motorización.

Es decir, que, si se toman medidas respecto de los numerosos factores, en especial "la conducción bajo los efectos del alcohol", "**el exceso de velocidad**", el uso de cascos y cinturones de seguridad, y el diseño e infraestructura de las carreteras, se pueden salvar muchas vidas y ahorrar recursos financieros importantes.

d) La colaboración internacional es fundamental para el fortalecimiento de los esfuerzos nacionales relativos a la seguridad en la vía pública. La colaboración internacional también puede ayudar a garantizar que la seguridad vial sea una prioridad en la agenda de desarrollo y salud pública de todos los países del mundo.

La seguridad vial no es accidental. La seguridad vial es el resultado del esfuerzo consciente de muchas personas y muchos sectores de la sociedad, gubernamentales y no gubernamentales por igual.

La seguridad vial integra los derechos humanos fundamentales a la Vida y la Salud. -

El compromiso político es con frecuencia el resultado de una decisión del más alto nivel de gobierno para mejorar la seguridad en la vía pública.

B) RESOLUCIÓN DE NACIONES UNIDAS – SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL:

En un todo de acuerdo con la precitada Declaración de Estocolmo, el 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la **Resolución A/RES/74/299** sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, promoviendo las siguientes acciones:

a) Proclamación de una segunda década de acción para la seguridad vial 2021 - 2030.

b) Establecer un nuevo objetivo para reducir las muertes y lesiones en la vía pública en un 50% para 2030.

c) Una petición al UNRSC, a la OMS y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas para preparar un plan de acción.

d) Alentar a los Estados Miembros para que adopten una visión holística de la seguridad vial, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género y de planificación urbana.

e) Promover medios de transporte de calidad, ambientalmente racional, seguro, accesible y asequible, especialmente el transporte público y no motorizado, para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.

f) Atención especial a los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.

g) Un sistema seguro y un enfoque de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos.

h) Disposiciones para la seguridad de los vehículos, las normas para los conductores, la infraestructura vial y la tecnología, y para abordar los principales comportamientos de riesgo.

i) Atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de siniestros de tránsito.

j) Promueve la integración, colaboración y participación de las ONG, el mundo académico, el sector privado y las partes interesadas para ayudar a los gobiernos, que son los principales responsables de la seguridad vial, a trabajar juntos para alcanzar los objetivos.

C) ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE SALUD (OPS):

A nivel nacional, la oficina país de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) realizó el evento de lanzamiento "Calles para la vida": haciendo de nuestras ciudades espacios para las personas", donde el representante de la OPS Pablo Baladelli propuso



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

un espacio de encuentro para discutir sobre la seguridad vial con la ciudadanía, decisores y representantes de organizaciones de la sociedad civil.

En tal evento preciso que: "Las lesiones de tránsito se distribuyen de manera inequitativa entre los países y al interior de ellos, y, de hecho, reproducen las desigualdades sociales y económicas que afectan a nuestras sociedades. Las personas menos privilegiadas de la sociedad tienen menor acceso a formas de movilidad segura y a elementos de protección personal. En un año normal, previo a la pandemia, más de cinco mil personas mueren prematuramente en un siniestro vial, que podría haber sido evitado, y más de cien mil son heridas, e indicó que la tasa de mortalidad supera el umbral a partir del cual una afección es considerada epidemia de acuerdo con lo establecido por la Organización Mundial de la Salud".

D) AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: Organismo creado por la Ley Nacional N.º 26.363, que tiene por objeto promover políticas públicas nacionales para reducir la siniestralidad vial en la Argentina, coordinando a tal efecto, un plan de acción integral con todas las jurisdicciones provinciales y locales, siendo estas las autoridades competentes para aplicar las Leyes Nacionales de Tránsito N.º 24.449 y Seguridad Vial N.º 26.363, emitió un comunicado de prensa en apoyo a la iniciativa global de la OMS que propone limitar a solo 30 km/h la velocidad de los autos recomendado su aplicación a todos los gobiernos y ciudades.

Que, en cuanto a las estadísticas de datos de siniestralidad en nuestro país para el año 2020 demuestran que se ha reducido la tasa de mortalidad en todo el país, ello en principio obedece a las medidas sanitarias de restricciones a la circulación y a los denodados esfuerzos de controles en la vía pública tanto de personal policial como del cuerpo de inspectores de cada jurisdicción local. Sin embargo, ni bien se habilitó la circulación con el objeto de volver a tan ansiada normalidad, las cifras comenzaron a elevarse concluyendo en una variable elevada directamente proporcional a la habilitación de la circulación vehicular.

Que, reflejan los datos receptados en cada provincia de nuestro país, las estadísticas anuales realizadas por la el Observatorio de Seguridad Vial, organismo dependiente de la A.N.S.V, que publica anualmente los efectos adversos de la denominada pandemia silenciosa de los siniestros viales, como un fenómeno socio cultural callado que atraviesa la sociedad. Las estadísticas corresponden a períodos registrados del 1 enero al 30 de abril del corriente año en curso.

Que, en la mayoría de los países, la velocidad es el principal factor causante de los traumatismos causados por el tránsito, por lo cual es urgente que en las calles donde caminamos, disfrutamos y convivimos cuenten con límites de velocidad bajos, porque circular a baja velocidad, salva vidas.

Que, el plan de acción para diseñar "calles para la vida", busca generar medidas para lograr calles más transitables, más seguras, saludables, verdes y habitables.

- Por los Derechos Humanos fundamentales a la vida, la integridad y dignidad de todas las personas que transitan en la vía pública;
- Por los derechos humanos de todas las personas y niños a contar con un entorno donde puedan moverse con seguridad en las calles y rutas de nuestra ciudad;

Que, la velocidad también afecta a la magnitud de la energía de impacto o de choque (con una relación exponencial), influyendo en consecuencia en el riesgo de sufrir traumatismos graves o resultados fatales al ser golpeado por un vehículo con motor.

Que, desde la perspectiva de los derechos de los niños, sabemos que ellos requieren medidas adicionales de protección debido a su edad y grado de desarrollo y madurez. Debido a su baja estatura puede resultar difícil que los niños vean el tránsito a su alrededor, dado que su campo visual es inferior que el de un adulto. A su vez también puede ser una dificultad para los conductores visualizar a los niños.

Que, nuestros niños, jóvenes, personas con discapacidad, adultos mayores requieren de medidas esenciales para su bienestar, ya que están expuestos en las calles donde viven, disfrutan o acuden al colegio, a fin de lograr que caminar o andar en bicicleta sean actividades más seguras y accesibles, fomentando estilos de vida saludables. Por ello,



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

bajar la velocidad máxima en zonas donde conviven usuarios vulnerables con vehículos con motor no debe abordarse como un tema de tráfico-"fluidez de circulación", analizando su procedencia en función del impacto que genera la medida en términos "tiempo/distancia recorrida", si no como una medida comprobada y eficaz para salvar vidas.

Que, a su vez las calles que cuentan con límites de velocidad bajos fomentan la movilidad sustentable (no motorizada) lo cual no solo es beneficioso para la salud sino también para el clima. La implantación de límites de velocidad bajo en las calles cercanas a los principales servicios esenciales, escuelas, clubes o espacios verdes permite incentivar el porcentaje de niños o adolescentes que caminen, así como el promover el uso seguro de la bicicleta.

Que, además, esta medida es fundamental para planificar el desarrollo de la infraestructura para el uso de la bicicleta, red de bicisendas o ciclovías, fomentando la pacífica convivencia en la vía pública de todos los usuarios en igualdad de condiciones para transitar.

Que, esta medida fomenta estilos de vida saludables, y, abre un círculo virtuoso al promover medios de transporte con cero emisiones de carbono, reducir la dependencia del automóvil, abriendo la calle como espacios de convivencia esenciales para la sociedad, para las actividades económicas (terrazas gastronómicas), culturales, recreativas, más que nunca necesarios para hacerle frente a la pandemia del COVID-

Que, la nueva medida tiene como objetivo reducir la accidentalidad en las vías urbanas, especialmente en lo que se refiere a los usuarios más vulnerables.

Que, el objetivo de esta reducción responde a las nuevas modalidades de movilidad que se están expandiendo en las ciudades, donde los patinetes eléctricos, las bicicletas y demás alternativas de transporte están cogiendo un mayor protagonismo.

Que, reducir los límites de velocidad es el mejor instrumento de seguridad vial en el ámbito urbano. El objetivo es hacer las ciudades más seguras y sostenibles, y convertirlas así en más abiertas, pacíficas, tranquilas y amigables. -

Que, en la ciudad de Esquel a fin de evaluar zonas posibles de intervención, se solicitaron a la Agencia Provincial de Seguridad Vial los Informes de siniestros viales correspondientes a los periodos 2019 y 2020. En estos se detallan los siniestros viales ocurridos en la ciudad de Esquel durante dichos años, caracterizando los hechos y participantes.

Que, el documento citado menciona "incluye información relevante para los distintos organismos involucrados en la temática, con el propósito de comprender y/o dimensionar la problemática y establecer prioridades de intervención, generar acciones que propicien la prevención y reducción de siniestros viales".

Que, constituyendo el objetivo del proyecto aportar soluciones viales de bajo costo para intervenir distintas de las zonas de la ciudad, en el caso de las zonas seleccionadas, que constituyen una de las zonas más concurrida tomando en consideración que allí se emplaza el núcleo comercial, bancario, administrativo como así mismo son las vías de acceso asfaltadas a diferentes barrios de nuestra ciudad.

Que, las Zonas a Modificar serían: Las arterias denominadas. Avenida Fontana, Avenida Ameghino, Avenida Alvear, Avenida Yrigoyen, Avenida Perón y Avenida Holdich en todas sus extensiones.

Que, los objetivos de la presente son:

- Reducir la velocidad máxima a 50 km/h las calles que integran la zona detallada, manteniendo la velocidad máxima precautoria de 20 km/h en los ingresos a establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas, en las encrucijadas urbanas sin semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h, de acuerdo a la normativa vigente.

- Promover la movilidad peatonal y cruces peatonales más seguros.

Que, la inmensa mayoría de los resultados fatales y lesiones graves causadas por siniestros viales son prevenibles,



H. Concejo Deliberante
de Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

Que, los mismos representan un importante problema para la salud pública y desarrollo de las comunidades.

Que, tiene consecuencias sociales, culturales y económicas que pueden afectar el progreso y la calidad de vida de cada uno de las y los ciudadanos de nuestra ciudad, resulta imperioso evaluar, considerar y viabilizar dentro del plan estratégico para la seguridad vial el Anteproyecto que se presenta;

Que, la acción pública necesaria para establecer velocidad máxima de 50 Km/h en los tramos planificados permitirá a futuro crear la red de ciclovías, en los barrios más poblados o cuyos accesos sean considerados de alto flujo vehicular, entre otras zonas que se podrán evaluar, resulta una medida accesible y eficaz.

Que, constituyendo la seguridad vial uno de los objetivos centrales de las políticas públicas llevadas adelante por las diferentes acciones desarrolladas tanto por el Concejo Deliberante como por el Ejecutivo Municipal.

Que, mediante Ordenanza N° 26/97, la Municipalidad de Esquel adhirió a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449;

Que, mediante Ordenanza N° 132/11, la Municipalidad de Esquel adhirió en general a la Ley Nacional de Tránsito N° 26.363 modificatoria de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449;

Que, el Artículo 2° de la citada Ley Nacional N° 24.449 dispone que los Municipios son autoridad de aplicación, pudiendo dictar normas exclusivas, siempre que sean accesorias a la ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente;

Que, por Ordenanza número 43/2020 el Municipio de Esquel prohíbe la conducción de cualquier tipo de vehículo o medio de transporte con una graduación de alcohol superior a cero (0) gramos por mil (1000) centímetros cúbicos de sangre o bajo la influencia de sustancias estupefacientes, psicotrópicos o análogos;

Que, mediante Ordenanza número 265/18 se logra la adhesión a la campaña Nacional de concientización vial "Estrellas Amarillas" promovida por los integrantes de la Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito;

Que, la iniciativa y activa participación de los actores locales de La Fundación Estrellas Amarillas han contribuido en la redacción de la presente norma,

Que, los siniestros viales son la principal causa de fallecimiento a nivel mundial de los jóvenes y adolescentes de entre 15 a 34 años;

Que, esta iniciativa invita a los estados miembros a impulsar medidas en áreas urbanas donde vehículos y personas se mezclan, impulsando que el cambio de políticas públicas y el compromiso social excedan la Semana Mundial de la Seguridad Vial;

Que, en todo el mundo las calles seguras y con límites de velocidad contribuyen a transformar los espacios públicos para satisfacer necesidades a largo plazo de todos los miembros de la comunidad;

Que, la velocidad de conducción en las zonas urbanas está estrechamente relacionada con la tasa de siniestralidad y con la probabilidad de sufrir traumatismos graves;

Que, la reducción de la velocidad facilita que los vehículos se detengan a tiempo, con distancia de frenado que se reducen casi a la mitad cuando la velocidad es menor;

Que, a su vez las calles que cuentan con límites de velocidad bajos fomentan la movilidad sustentable (no motorizada) lo cual beneficia el clima, la reducción de emisiones de dióxido de carbono, los niveles de la energía acústica generando beneficios ambientales.

Que, los gobiernos locales, tienen a su alcance medidas que no requieren de tiempo, sino decisión de bajar la velocidad máxima de las calles como manera de calmar el tránsito y proteger la vida de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Que, la determinación de zonas urbanas específicas para la aplicación paulatina de la medida deviene razonable y prudente para generar en la sociedad el cambio de paradigma necesario.

Que, es necesario invertir tiempo necesario para informar, educar, aprehender y normalizar la medida por parte de las y los ciudadanos de nuestra comunidad;



H. Concejo Deliberante
De Esquel

2023 Año del Centenario de la Municipalidad de Esquel
Año del cuadragésimo aniversario de vigencia ininterrumpida de la Democracia (1983-2023)
y Año del vigésimo aniversario de la Consulta Popular por el "No a la Mina"

Que, se ha dispuesto como zona de intervención la totalidad de las Avenidas de la Ciudad debido a la alta siniestralidad que ocurren en las mismas.
Que, la medida que se propugna es una acción de Estado posible, eficaz y accesible para intervenir una de las zonas de la ciudad más concurrida, ya que se encuentra emplazado el núcleo comercial, bancario y administrativo de la ciudad como así mismo las arterias de conexión de nuestra ciudad.

POR ELLO: EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE ESQUEL, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley XVI N°46, sanciona la presente:

ORDENANZA

ART. 1°: Determinase como velocidad máxima de circulación CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 km/h) para todos los vehículos que circulen por las arterias que se detallan a continuación:

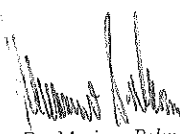
- Avenida Ameghino en toda su extensión;
- Avenida Fontana en toda su extensión;
- Avenida Alvear en toda su extensión,
- Avenida Holdich en toda su extensión,
- Avenida Perón en toda su extensión,
- Avenida Yrigoyen en toda su extensión.

ART. 2°: Lo dispuesto en el Artículo 1° de la presente, entrará en vigencia dentro de los sesenta (60) días corridos, contados desde la fecha de su promulgación. --

ART. 3°: Las sanciones a aplicar, por parte del Tribunal de Faltas, ante el incumplimiento del Artículo 1° de la presente serán las normadas por la Ordenanza N° 160/98 y sus modificatorias.

ART. 4°: Facúltase al Departamento Ejecutivo a realizar una amplia campaña de información y concientización de la presente ordenanza previa a su implementación, así como a realizar a través de la secretaria de Gobierno, las adecuaciones y señalización necesaria a fin de cumplimentar la presente.

ART. 5°.- Regístrese, comuníquese y cumplido archívese.
Esquel, 19 de octubre de 2023.-

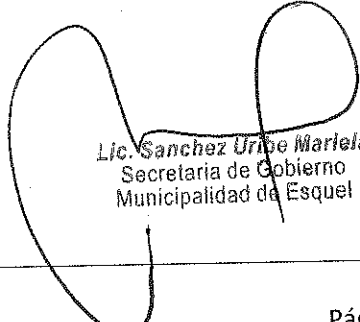

Dr. Mariano Palma
Secretario Legislativo
H. Concejo Deliberante
Ciudad de Esquel


Lic. Gerardo Filippini
Presidente
H. Concejo Deliberante
Ciudad de Esquel

Dada en la Sala de Sesiones del H.C.D. en la 14ª Sesión Ordinaria del 2023, bajo Acta N° 27/2023, registrada como Ordenanza N° 154/2023.

POR TANTO: Téngase como Ordenanza Municipal, regístrese, dese al Boletín Municipal y cumplido, archívese.

SECRETARIA DE GOBIERNO: 31 de octubre de 2023.


Lic. Sanchez Uribe Mariela
Secretaria de Gobierno
Municipalidad de Esquel


Arq. SERGIO ONGARATO
Intendente
Municipalidad de Esquel