

Sunchales, 20 de Agosto de 2026

Al Presidente del Concejo Municipal de Sunchales
C.P.N. Fernando Cattaneo

S / D

Ref.: Solicitud de uso de la Banca Ciudadana – Resolución N° 827/2023

De mi mayor consideración:

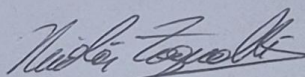
Me dirijo a Ud., y por su intermedio al Concejo Municipal de Sunchales, a fin de solicitar formalmente el uso de la **Banca Ciudadana**, conforme lo establecido por la Resolución N° 827/2023.

La presentación será realizada **en carácter personal** y tendrá por objeto exponer una **propuesta integral destinada a contribuir al ordenamiento del tránsito y a mejorar las condiciones de seguridad vial en la ciudad de Sunchales**.

La temática propuesta reviste, a mi entender, un claro **interés general y comunitario**, encontrándose comprometido el interés público en los términos previstos por el artículo 2° de la Resolución N° 827/2023. Asimismo, la seguridad vial, el ordenamiento del tránsito y la protección de sus usuarios han sido objeto de distintas normas e iniciativas municipales dictadas durante los últimos años, lo que evidencia la relevancia y actualidad de la problemática para nuestra comunidad.

Atento a que la propuesta plantea un **abordaje integral de la temática** y requiere una exposición suficiente para explicar adecuadamente sus fundamentos y principales lineamientos, solicito desde esta instancia que, al momento de asignarse la sesión correspondiente, se autorice la **ampliación del tiempo de exposición prevista en el artículo 12° de la Resolución N° 827/2023, disponiendo del máximo de veinte (20) minutos contemplado por dicha norma**.

Sin otro particular, y quedando a disposición para cumplimentar las formalidades necesarias para el ejercicio de la Banca Ciudadana, saludo a Ud. atentamente.



Nicolás Tognalli
DNI: 27.224.166

BANCA CIUDADANA

Programa Integral de Movilidad Segura y Conectividad Urbana de Sunchales

FILMINA 1 — Portada

Buenas días. Muchas gracias al Presidente y a los concejales por permitirme utilizar este espacio de Banca Ciudadana.

Vengo a presentar el proyecto de Ordenanza que acabo de entregarles, un **Programa Integral de Movilidad Segura y Conectividad Urbana de Sunchales**: una propuesta de ordenamiento del espacio vial, de infraestructura y de movilidad que busca hacer más segura y más previsible la forma en que nos movemos por la ciudad.

El proyecto combina medidas que pueden comenzar a aplicarse rápidamente, me refiero a antes de que finalice este 2026 —como el ordenamiento del estacionamiento y del tránsito pesado—, con obras de infraestructura y con la construcción progresiva de una red integral de ciclovías.

La propuesta de ciclovías tiene una escala concreta: **41,65 kilómetros de red, tres años de ejecución y una inversión estimada para la red inferior al 1% de un presupuesto municipal anual.**

Pero el objetivo de fondo es más importante que esos números: que Sunchales tenga una política de movilidad preventiva, con prioridades, plazos, responsables, presupuesto y control.

FILMINA 2 — Propósito de la presentación

El proyecto parte de una idea sencilla: **la seguridad vial se construye antes del siniestro.**

Y para prevenir no alcanza con una sola herramienta. Hace falta ordenar cómo usamos la calle, identificar los puntos donde la infraestructura es insuficiente, proteger a quienes son más vulnerables y conectar la ciudad con recorridos más seguros.

Por eso el programa reúne en una misma lógica siete dimensiones: ordenamiento del espacio vial, tránsito pesado, obras críticas, red de ciclovías, plazos de ejecución, financiamiento y mecanismos de seguimiento.

El resultado que se busca es una ciudad con menos conflictos, trayectos más seguros para niñas, niños y ciclistas, y decisiones públicas que puedan ser ejecutadas, medidas y controladas.

FILMINA 3 — Fundamento urbano

Hay además un cambio físico de la ciudad que tenemos que reconocer.

En aproximadamente cincuenta años, la población de Sunchales prácticamente se duplicó. Al mismo tiempo, el ancho promedio de los vehículos aumentó del orden del 17 al 20 por ciento, mientras que muchas calzadas ejecutadas dentro de estos últimos 50 años son entre un 22 y un 25 por ciento más angostas que las calles históricas, o aquellas que tienen anchos considerables poseen doble sentido sin separación física de carril.

Eso significa que hoy tenemos **más personas, más vehículos, vehículos más grandes y, en muchos sectores, menos espacio disponible.**

El efecto se ve en la vida cotidiana: menos margen lateral, conflictos en las bocacalles, vehículos estacionados que reducen la visibilidad y una exposición mayor de peatones y ciclistas a estos peligros.

La respuesta realista no es pretender ensanchar las calles de toda la ciudad. La respuesta es **usar mejor el espacio vial existente**: esto significa ordenar, separar flujos cuando corresponde, mejorar intersecciones y construir una red de movilidad segura.

FILMINA 4 — Normativa vigente y aprendizaje institucional

Sunchales tampoco empieza de cero desde el punto de vista normativo.

La Ordenanza 2971 de 2021 estableció una protección especial para niñas, niños y adolescentes e incorporó los Caminos Seguros. La Ordenanza 3081 de 2023 declaró la Emergencia Vial, puso el foco en la infraestructura para los tránsitos vulnerables y dispuso la planificación de ciclovías. Y la Ordenanza 3115 de 2023 creó una Red de Vías Seguras para Ciclistas.

Es decir, **el sentido general de esta política ya fue reconocido por este Concejo en distintos momentos.**

El desafío que hoy tenemos es completar ese recorrido institucional: pasar de lineamientos y objetivos generales a una planificación concreta que determine trazas, diseño, etapas, condiciones técnicas, presupuesto, capacidades de ejecución, responsables e indicadores.

Quisiera hacer aquí una referencia personal, porque explica por qué para mí la ejecución es una parte inseparable de la seguridad vial y por qué es necesario cambiar la dinámica de nuestro municipio.

En 2018 se sancionó la Ordenanza 2742, que autorizaba un puente peatonal sobre el sector de Montalbetti. Cuatro años después, el 7 de noviembre de 2022, ese puente todavía no estaba ejecutado. Ese día falleció mi hija María, de 11 años, cuando volvía en bicicleta de Educación Física en el Club Unión. El puente fue finalmente colocado en octubre de 2023.

No planteo esto para transformar esta exposición en una discusión sobre responsabilidades. Lo planteo porque la experiencia muestra algo que no podemos olvidar: **entre una decisión adoptada y una decisión ejecutada puede existir una distancia con consecuencias irreversibles.**

La ordenanza 3081 de 2023 que declaró la Emergencia Vial, surge como respuesta a la gota que rebalsó el vaso, el fallecimiento de mi hija. En el artículo 9° se planteó “planificar la adopción de ciclovías o biciesendas para el año 2023”.

La ordenanza 3115 también de 2023 recién mencionada, crea en el artículo 1° la Red de Vías Seguras para Ciclistas, en el artículo 3° reza que el Ejecutivo Municipal debe realizar en forma progresiva una red integrada de ciclovías y contó con una aprobación por unanimidad. Entre los ediles votantes se encontraba quien ocupa desde el 10 de diciembre de 2023 la Secretaría de Gobierno de la actual gestión. Tres años después, esa red todavía no se materializó.

Una norma de seguridad cumple plenamente su propósito cuando aquello que dispone se materializa.

Por eso este proyecto incorpora plazos, seguimiento y control. No para desconfiar de las instituciones, sino para ayudar a que las decisiones de seguridad lleguen efectivamente a la calle.

FILMINA 5 — Un programa integral en siete decisiones

¿Cómo se traduce esa lógica en la ordenanza? En siete decisiones que están relacionadas entre sí.

Primero, ordenar el espacio vial mediante una regla general de estacionamiento que amplíe el espacio de circulación y favorezca el flujo vehicular. Segundo, ordenar el tránsito pesado y señalizar adecuadamente sus accesos y circuitos. Tercero, resolver obras de infraestructura que hoy condicionan la seguridad y la construcción y continuidad de una futura red de ciclovías. Cuarto, construir la Red Integral de Ciclovías. Quinto, fijar plazos, autoridad de aplicación y mantenimiento. Sexto, establecer cómo se financia, con qué capacidades se ejecuta y cómo se informa el avance. Y séptimo, darle continuidad institucional mediante seguimiento, indicadores y no regresividad.

Lo importante es la relación entre estas decisiones. **No son capítulos independientes.** El estacionamiento libera espacio. Las obras del artículo 8 corrigen obstáculos físicos y generan la infraestructura mínima necesaria en ciertos sectores problemáticos. La red de ciclovías utiliza ese espacio y esa infraestructura. El cronograma coordina las etapas con la secuencialidad, capacidades operativas y asignación presupuestaria necesarias. Y el control evita que las dependencias entre una parte y otra terminen generando demoras indefinidas.

El proyecto funciona como un sistema: cada componente habilita o sostiene al siguiente.

FILMINA 6 — Estacionamiento y convivencia

Una de las medidas más visibles será el ordenamiento del estacionamiento en calles de sentido único.

La regla general propuesta es estacionar sobre la mano derecha conforme al sentido de circulación. No es una solución novedosa: es una regla utilizada en muchas ciudades. El objetivo no es sancionar ni quitar espacio por sí mismo: es **recuperar ancho útil, mejorar la visibilidad en las intersecciones y racionalizar la distribución de la calzada** entre circulación, estacionamiento y movilidad ciclista.

En las arterias de sección muy reducida, cuando la seguridad o la correcta implantación de la ciclovía lo requieran, la autoridad podrá prohibir el estacionamiento en ambos márgenes con fundamento técnico. Lo mismo puede ocurrir en calles, que si bien tienen un ancho considerable, sean de doble circulación vehicular y necesiten implementar una ciclovía bidireccional.

Habrà una regla general, pero también excepciones técnicamente justificadas.

La implementación no es abrupta pero en este tema sí se prevé una instrumentación rápida, que comience dentro del actual ejercicio 2026. El Anexo III prevé cómo comunicarlo, entrada en vigencia, un período de adaptación con advertencias y recién después control sancionatorio pleno. Además, se prevén cuarenta carteles distribuidos en accesos, corredores, centro y barrios para que todos tomemos conciencia del beneficio generado.

Es una medida de ordenamiento que puede empezar a producir resultados rápidamente, este año, sin más gastos que cuarenta carteles y la decisión política de hacerlo.

Ordenar el estacionamiento es una herramienta de seguridad y también una condición para hacer viable parte de la ciclovía.

FILMINA 7 — Infraestructura crítica: artículo 8

Esta filmina muestra el puente de avenida Belgrano, pero quisiera aprovecharla para explicar el **sentido completo del artículo 8**, porque es una pieza esencial del programa.

El artículo 8 no reúne obras accesorias ni independientes de la ciclovía. Reúne intervenciones que permiten que la red pueda ejecutarse con continuidad y seguridad: divisores centrales en Hipólito Yrigoyen y Belgrano; adecuación de canteros que hoy obstaculizan el trazado o el paso de vehículos de emergencia; la ampliación del puente sobre Canal Sur; y las pavimentaciones de avenida Sarmiento y avenida Eva Perón, para que la red de ciclovías también llegue a Lomas del Sur y Barrio Moreno.

Algunas de esas obras son, literalmente, **infraestructura habilitante**. Si el cantero de E. López y J. B. Justo no se retrotrae a su estado anterior a 2024, el trazado previsto de la ciclovía encuentra un obstáculo. Si determinados corredores no están pavimentados, la etapa de ciclovía que pasa por ellos no puede ejecutarse como fue programada. Y si el puente de avenida Belgrano no se resuelve, seguimos teniendo un cuello de botella en un corredor que integra el sistema por el que diariamente pasan cientos de niños que practican actividades en el nuevo predio del Club Libertad o que circulan desde el barrio hacia sus establecimientos educativos y otros clubes.

Por eso los plazos del artículo 8 son tan importantes como los plazos de las etapas de ciclovía. La ordenanza dispone que estas intervenciones se programen en los ejercicios correspondientes y que las gestiones del puente se realicen y acrediten durante este mismo 2026, para posibilitar su ejecución en 2027 una vez obtenidas las autorizaciones que correspondan, permitiendo ciclovías sobre el puente en 2028.

Si una obra habilitante se demora, no se demora solamente esa obra: puede demorarse el tramo de red que depende de ella y, por efecto acumulativo, comprometer el cronograma completo.

Y acá la experiencia del puente en Montalbetti vuelve a ser una referencia inevitable para mí. Cuando un riesgo está identificado y existe una solución posible, el objetivo debe ser actuar preventivamente y dentro del plazo previsto.

Por eso el mensaje de esta filmina es deliberadamente simple: **actuar antes, no después.**

FILMINA 8 — Trazado y conectividad

Sobre esa base de infraestructura habilitante se construye la red de ciclovías.

El trazado final comprende aproximadamente **416,5 cuadras, equivalentes a 41,65 kilómetros, organizadas en 89 tramos claramente identificados.**

El criterio no fue acumular kilómetros, sino construir conectividad, y hacerlo desde los sectores con mayor densidad hacia los menos densos. El mapa vincula establecimientos educativos, clubes, espacios deportivos, edificios públicos, clínicas y corredores principales, e integra los Caminos Seguros ya previstos por la normativa local.

Además, combina tramos unidireccionales y bidireccionales según las características de cada arteria. El diseño ejecutivo podrá realizar ajustes menores, pero sin perder el objetivo de conectividad integral ni reducir el nivel de protección.

El resultado buscado es que la bicicleta pueda dejar de depender de recorridos aislados y pase a contar progresivamente con **una red reconocible y continua a escala de ciudad.**

FILMINA 9 — Video: cómo se construye la red

El mapa terminado permite ver la red, pero no permite apreciar con claridad cómo se va construyendo, ni cuales son los sectores que se priorizan y el por qué.

Por eso incorporé esta animación, que sigue la secuencia de construcción de los tramos según se proyecta su implementación desde el Tramo 1 a Tramo 89, todos presentados en el Anexo VI.

Aquí vemos cómo los tramos van avanzando y pasan junto a escuelas, clubes, clínicas, etc (en rojo) y edificios públicos como municipalidad, hospital, policía, etc. (en azul). Las líneas que quedan en verde indican el trazado estructural para 2027, las líneas en azul reflejan el sector de conectores barriales proyectado para 2028, mientras que las líneas magentas muestran el sector que cierra la red de la ciclovía para 2029.

Lo que quería mostrar es precisamente esto: **cada tramo tiene sentido porque va completando una red y conectando destinos concretos. Deja una red utilizable que continúa creciendo.**

Esta vez, cuando pasen tres años desde la sanción de la ordenanza podremos tener una ciclovía construida y habitada en Sunchales.

FILMINA 10 — Demarcación y segregación liviana

La mayor parte de la red de ciclovías no requiere una infraestructura extraordinariamente compleja y es de implementación relativamente sencilla.

El Anexo IV establece soluciones de demarcación reflectiva, pintura asfáltica con microesferas de vidrio, tachas, delineadores en sectores críticos, señalización vertical y tratamiento reforzado de bocacalles. Las imágenes son referencias conceptuales; el diseño ejecutivo definitivo debe adaptarse a la geometría y al nivel de riesgo de cada arteria.

Esto permite una implementación progresiva, visible y relativamente rápida, utilizando en buena medida capacidades municipales existentes para su correcta ejecución.

Y reserva las intervenciones de mayor complejidad justamente para los puntos donde la infraestructura física necesita ser corregida, que son los contemplados en el artículo 8.

FILMINA 11 — Ejecución 2027–2029

El cronograma de la red está dividido en tres ejercicios y tiene metas acumulativas concretas.

En 2027 se prevén 166 cuabras, equivalentes al 39,9 por ciento. En 2028 se agregan 143,5 cuabras y se alcanza el 74,4 por ciento acumulado. En 2029 se ejecutan las 107 cuabras restantes hasta completar el 100 por ciento al 31 de diciembre.

Las etapas tienen criterios de priorización: cercanía a establecimientos educativos, conexión con clubes, volumen de tránsito, antecedentes de siniestralidad y continuidad física de la red.

Las metas de cada etapa no son orientativas. Son metas anuales obligatorias y acumulativas. La ordenanza establece expresamente que restricciones presupuestarias, administrativas u operativas no permiten trasladarlas al ejercicio siguiente; el Ejecutivo deberá prever y organizar oportunamente los recursos necesarios para cumplirlas. Dentro de cada etapa se priorizan especialmente los tramos vinculados a establecimientos educativos. Y estamos hablando, además, de aproximadamente tres pesos de cada mil del presupuesto municipal por año.

Y vuelvo a subrayar la coordinación con el artículo 8: **el cronograma de ciclovías no puede analizarse separado del cronograma de las obras que habilitan determinados corredores**. Por eso el seguimiento cuatrimestral también debe informar el estado de esas obras complementarias. Las obras del artículo 8 necesitarán que este Concejo esté atento en las discusiones presupuestarias, para velar por que las obras allí mencionadas formen parte del programa de obras públicas que el ejecutivo debe prever anualmente, y sobre todo, luego de la sanción de esta ordenanza.

El mensaje es claro: tres años, metas acumulativas y una fecha final: 31 de diciembre de 2029.

FILMINA 12 — Estimación presupuestaria

En términos presupuestarios, el proyecto diferencia dos componentes.

Por un lado, están las obras del artículo 8, que deberán incorporarse al Plan de Obras Públicas y a los respectivos proyectos de Presupuesto General de los ejercicios correspondientes, con la aprobación del Concejo, tal como mencionaba anteriormente.

Por otro lado, está el costo estimado de las restantes acciones del programa —fundamentalmente la red de ciclovía, la señalización y elementos de protección—, que a valores del primer trimestre de 2026 y con una contingencia técnica del 20 por ciento asciende a aproximadamente **270,2 millones de pesos**.

Ese monto equivale a que el total de la red de ciclovía alcance alrededor del **0,886 por ciento del presupuesto municipal 2026**. Pero hay que notar que la construcción de la red de ciclovía se distribuye en tres ejercicios: unos 90,2 millones en 2027, 86,3 millones en 2028 y 93,7 millones en 2029, a valores constantes. Estamos hablando de alrededor del 3 por mil del presupuesto anual del municipio por tres años.

El planteo no requiere endeudamiento y contempla además la posibilidad de reasignar partidas no esenciales sin afectar salud, educación ni servicios esenciales.

Los números muestran que la escala presupuestaria no debería ser un impedimento para ejecutarlo.

Hay además una precisión importante: la mano de obra municipal no se considera sin costo en el proyecto de ordenanza. Lo que se distingue es el costo económico de usar recursos existentes del costo presupuestario incremental. Si hubiera horas extras, nuevas contrataciones o tercerizaciones, deberán computarse e informarse como costo del Programa.

FILMINA 13 — Ejecución, control y continuidad

También intenté responder una pregunta operativa antes de que pudiera enunciarse: ¿es razonable pensar que el Municipio puede ejecutar esta escala de trabajo?

Como hipótesis de referencia, el Anexo VI utiliza dos cuadrillas de tres trabajadores para realizar la red de ciclovías. Seis agentes sobre las 474 personas de la dotación municipal representan aproximadamente el 1,3 por ciento del total, y el 4,4 por ciento del personal permanente y transitorio formalmente asignado a Obras y Servicios Públicos, según las 136 personas que figuran bajo esa dependencia en el sitio web de la municipalidad.

No significa afectar seis personas exclusivamente durante tres años. Es una referencia para dimensionar el esfuerzo, que dicho sea de paso, parece bajo y muy proporcionado por el beneficio que proporcionará. El propio anexo estima que una productividad del orden de diez cuerdas cada tres semanas por frente de trabajo, con posibilidad de frentes simultáneos, es compatible con las metas anuales.

Y hay algo interesante detrás de estos números: seis trabajadores municipales podrían formar parte del equipo que materialice una de las transformaciones de seguridad vial más importantes de Sunchales en décadas.

Pero la capacidad de ejecutar tiene que ir acompañada de capacidad de controlar.

Por eso se prevén informes cuatrimestrales al Concejo con kilómetros ejecutados, porcentaje de avance, bocacalles intervenidas, ejecución presupuestaria, siniestralidad y —esto es especialmente importante— **estado de las obras del artículo 8.**

También se crea una Comisión de Seguimiento con representación del Ejecutivo, de la mayoría y de la primera minoría del Concejo, y un observador de la Agencia de Seguridad Ciudadana y Vial. Y se incorpora un principio de no regresividad para que las protecciones alcanzadas no puedan reducirse sin fundamento técnico y acto normativo expreso.

El seguimiento no es un agregado burocrático. **Es el mecanismo que permite detectar una demora mientras todavía puede corregirse, y no varios años después.**

FILMINA 14 — Conmemoración

Quiero detenerme unos segundos en esta imagen.

Ella es María, mi hija. Esta foto fue tomada con su bicicleta.

María falleció el 7 de noviembre de 2022, con 11 años y esa misma bicicleta.

Ninguna ordenanza puede cambiar lo que ocurrió. Pero una comunidad sí puede decidir qué aprendizaje transforma en acción.

Por eso el artículo 17 incorpora una señal en memoria de las víctimas de siniestros viales y deja constancia de que esta iniciativa fue impulsada por ciudadanos que, frente a pérdidas evitables, frente a ordenanzas que no se implementaban, decidieron utilizar la Banca Ciudadana para proponer una respuesta concreta.

Para mí, esa señal no debería mirar solamente hacia atrás. Debería recordarnos hacia adelante una obligación muy simple: **cuando conocemos un riesgo y tenemos herramientas para reducirlo, tenemos que actuar a tiempo.**

FILMINA 15 — Cierre

Quisiera cerrar resumiendo qué estoy pidiendo hoy.

Estoy proponiendo que Sunchales adopte un programa integral que ordene mejor el espacio vial, resuelva puntos de infraestructura críticos, construya una red conectada de ciclovías, proteja los recorridos más sensibles y establezca un método concreto para ejecutar, financiar, mantener y controlar todo ese proceso.

El proyecto no pretende reemplazar el trabajo técnico del Departamento Ejecutivo. El Ejecutivo deberá realizar los proyectos ejecutivos, ajustar soluciones a cada arteria, organizar los recursos, incorporar las obras al Plan de Obras Públicas y ejecutar.

Y este Concejo tendrá un rol igualmente central: analizar la propuesta, perfeccionarla donde corresponda, sancionar la norma y los distintos presupuestos, y después controlar el cumplimiento de las metas.

Creo que ése es uno de los valores del proyecto: **distribuye responsabilidades sin diluirlas.**

Las obras del artículo 8 tienen que hacerse en tiempo porque habilitan partes de la red de ciclovías. La red tiene metas anuales porque la conectividad se construye progresivamente. Los informes existen para detectar desvíos. El mantenimiento empieza con los primeros tramos para que lo construido no se degrade. Y la meta final está fijada para que el programa no quede abierto indefinidamente. Para que esta vez, pasados los tres años, tengamos una red de ciclovías finalizada.

Sunchales ya reconoció en sus normas la necesidad de proteger a niñas, niños, peatones y ciclistas, y de avanzar hacia una red de movilidad segura. La propuesta que hoy entrego intenta transformar ese objetivo compartido en un plan ejecutable.

Por eso solicito formalmente al Concejo Municipal que le dé el tratamiento legislativo que corresponda, que lo analice en Comisión y que, con las mejoras técnicas o jurídicas que resulten necesarias, podamos llegar a una ordenanza lo más cercana posible a este espíritu: **prevenir, ejecutar y controlar.**

Si logramos eso, no habremos aprobado solamente un texto. Habremos establecido un camino concreto para que la seguridad vial se materialice en las calles.

Ordenemos la ciudad. Cuidemos la vida.

Muchas gracias.

BANCA CIUDADANA

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SEGURA Y CONECTIVIDAD URBANA DE SUNCHALES

Una propuesta integral para ordenar el espacio vial,
proteger trayectos escolares y hacer ejecutable una
red de ciclovía

Reordenamiento

estacionamiento en mano derecha

3 años

ejecución progresiva

41,65 km

red integral de ciclovías

<1%

impacto presupuestario



Ciudad de Sunchales
Provincia de Santa Fe - Año 2022



Una política pública, no una obra aislada

El objetivo es pasar de lineamientos generales a una implementación concreta, medible y controlable.

1

Antecedentes

Normas locales ya reconocen la necesidad de proteger niños, ordenar el tránsito y planificar ciclovías.

2

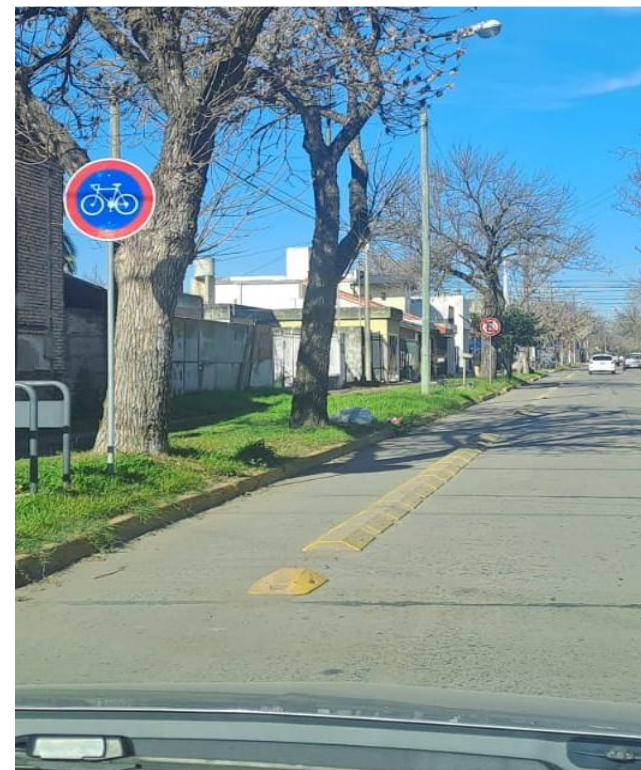
Propuesta

Un programa integral con obras, trazados, etapas, costos, comunicación y control.

3

Resultado esperado

Menos conflictos, trayectos más seguros para niñas, niños y ciclistas, y una ciudad más ordenada.



La seguridad vial se gestiona
antes del siniestro.

La ciudad cambió; la calle quedó chica

Luego de 50 años se combinan más población, vehículos más grandes y secciones viales más exigidas.

~100%

crecimiento demográfico estimado

+17–20%

ancho promedio de vehículos

-22–25%

ancho de nuevas calzadas

Resultado

Más conflictos en bocacalles, falta de canteros ordenadores en avenidas y menor margen lateral de seguridad para ciclistas y niños.

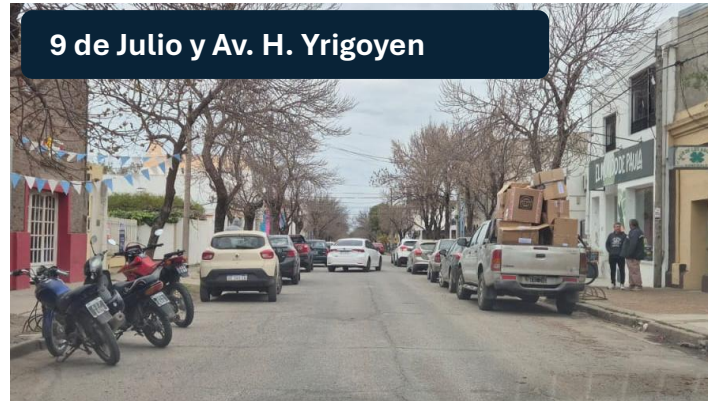
Bolívar y Av. H. Yrigoyen



Av. Belgrano y G. Miretti



9 de Julio y Av. H. Yrigoyen



Av. H. Yrigoyen y A. Illia



La respuesta eficiente no es ensanchar la ciudad: es ordenar el uso del espacio vial.

El proyecto ejecuta una agenda ya reconocida

Ley 14.436

Presupuesto municipal y Plan de Obras Públicas

Ord. 2971/2021

Protección de niñas, niños y Caminos Seguros

Ord. 3081/2023

Emergencia vial, infraestructura y ciclovías

Ord. 3115/2023

Red de vías seguras para ciclistas: antecedente que este proyecto sustituye por un régimen ejecutable

La nueva ordenanza sustituye lineamientos programáticos que en más de tres años no se implementaron, por un programa integral de movilidad segura, obras, una red de ciclovías con trazas y diseños, etapas, costos e indicadores.

Un programa integral en siete decisiones

- 01

Ordenar el espacio vial
Estacionamiento, comunicación y adaptación progresiva. Arts. 3–5.
- 02

Ordenar tránsito pesado
Accesos, circuito habilitado y coordinación con G.U.S. Arts. 6–7.
- 03

Resolver obras críticas
Pavimentos, divisores, puente y canteros. Art. 8.
- 04

Construir la red ciclista
Trazado, comunicación, calzada y Caminos Seguros. Arts. 9–11.
- 05

Fijar plazos y responsables
Metas 2027–2029, autoridad de aplicación y mantenimiento. Arts. 12–13.
- 06

Financiar y controlar
Presupuesto, informes e indicadores. Arts. 14–15.
- 07

Dar continuidad institucional
No regresividad, memoria, reglamentación y cierre. Arts. 16–21.

No se trata sólo de pintar una ciclovía: se ordena el sistema que la hace posible.

Liberar espacio para circular y proteger

Regla general: en calles de sentido único, estacionamiento sobre mano derecha.

Más ancho útil

Incrementa el espacio efectivo para circulación.

Ciclovía viable

Libera y reserva margen para infraestructura ciclista.

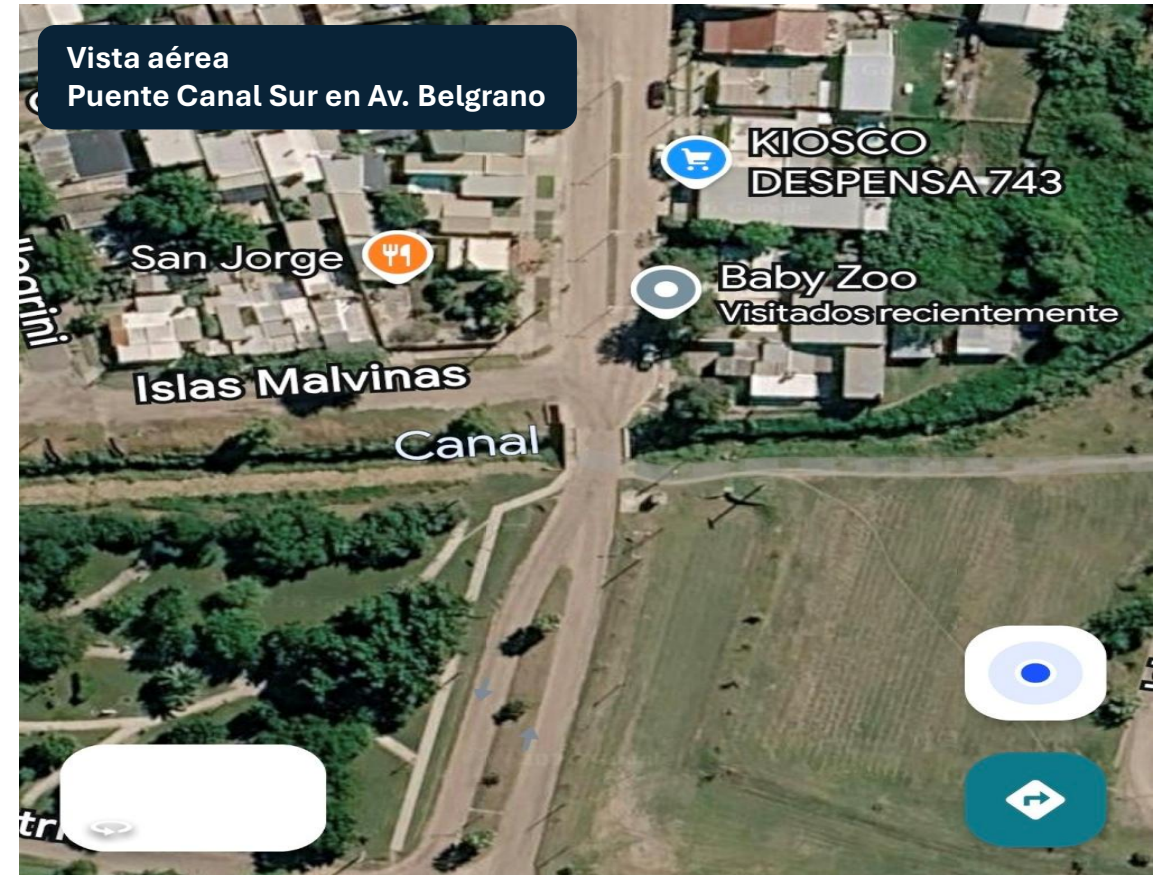
Más seguridad

Mejora visibilidad y reduce conflictos laterales.



Ordenar estacionamiento no es un fin en sí mismo: es una herramienta de seguridad vial.

Puente en Av. Belgrano: actuar antes, no después



Art. 8: gestionar la ampliación del puente durante 2026 y, obtenidas las autorizaciones de corresponder, prever su ejecución en 2027.

Conectar escuelas, clubes, clínicas, edificios públicos y corredores principales



41,65 km

longitud total estimada

416,5

cuadras aproximadas

89

tramos identificados

Incluye 288 cuadras unidireccionales y 128,5 bidireccionales, con ajustes técnicos permitidos hasta $\pm 5\%$ sin reducir conectividad ni protección.

ETAPA I ?? 2027 | RED INTEGRAL DE CICLOVIAS

Etapa I verde ?? Etapa II azul ?? Etapa III magenta ?? avance: 3 cuerdas/segundo

● Educ./clubes ● Públicos



RED PROGRAMADA: 416,5 cuerdas ?? 41,65 km ?? 3 etapas

Intervención simple, visible y ejecutable



- **Pintura vial con microesferas reflectivas**
- **Tachas y delineadores en puntos críticos**
- **Cruces verdes y señalización vertical**
- **Diseño ejecutivo ajustado a cada arteria**

Las imágenes son referencias conceptuales;
el diseño definitivo queda sujeto a cada tramo.

Tres años, metas medibles y prioridad escolar



Autoridad: Obras Públicas + Agencia de Seguridad Ciudadana y Vial.

Mantenimiento anual desde los primeros tramos.

Las metas anuales son obligatorias y no podrán diferirse a ejercicios posteriores; la meta final queda al 31/12/2029.

Alto impacto, baja incidencia presupuestaria

\$270,2 M

total estimado a precios 1T 2026

0,886%

del presupuesto municipal 2026

sin deuda

financiable con reasignaciones

Programa plurianual de ejecución



La mano de obra municipal se computa como recurso existente; si hay horas extra, contrataciones o tercerizaciones, deben informarse como costo del Programa.

Capacidad municipal + rendición de cuentas

Hipótesis operativa de referencia

2 × 3

cuadrillas indicativas
(6 personas en total)

1,3%

dotación municipal relevada
(474 según datos en web de la municipalidad)

4,4%

personal Obras y Servicios Públicos relevado
(136 según datos en web de la municipalidad)

No implica afectación exclusiva ni permanente: demuestra escala relativa y factibilidad.

Comisión de seguimiento

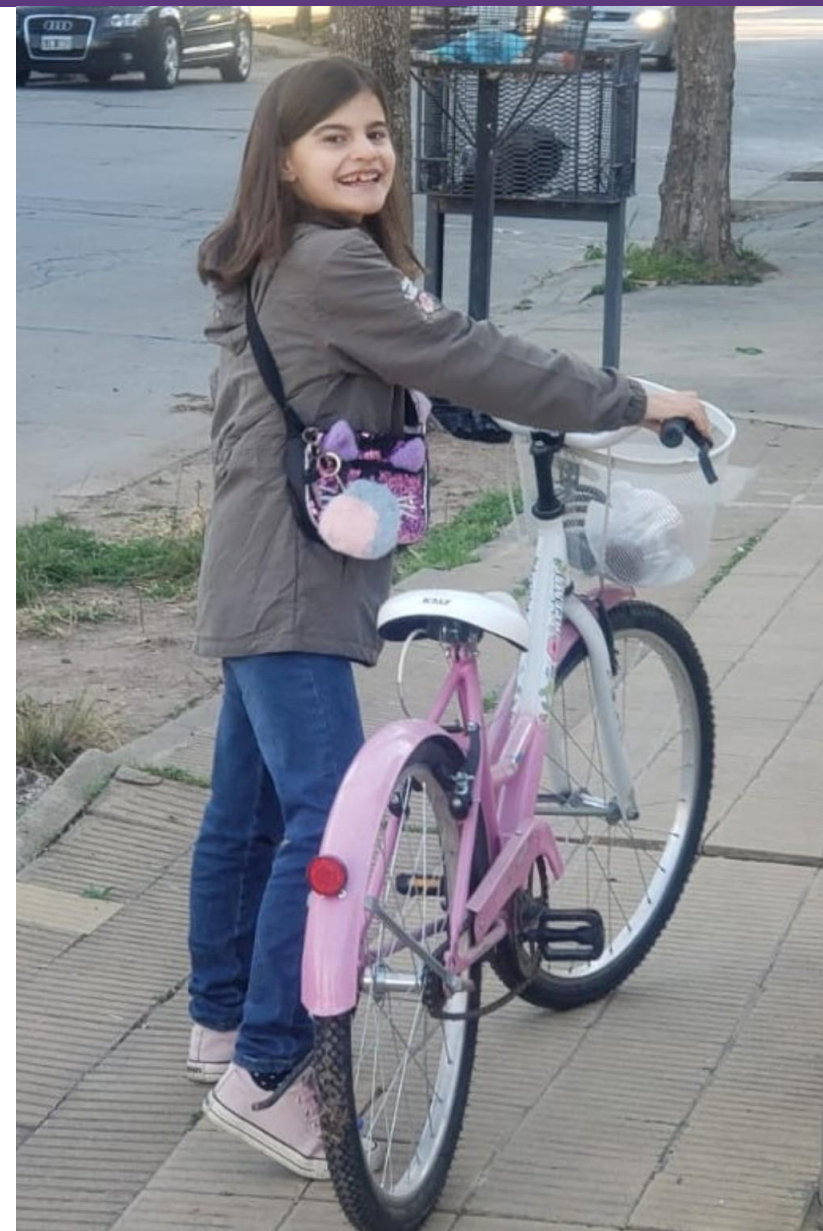
Informes cuatrimestrales

- km ejecutados
- avance físico
- bocacalles
- presupuesto
- siniestralidad
- obras complementarias

No regresividad · Evaluación final 2029

Lo que no se mide, no se cumple. Por eso el proyecto define indicadores desde el inicio.

En memoria de las víctimas de siniestros viales



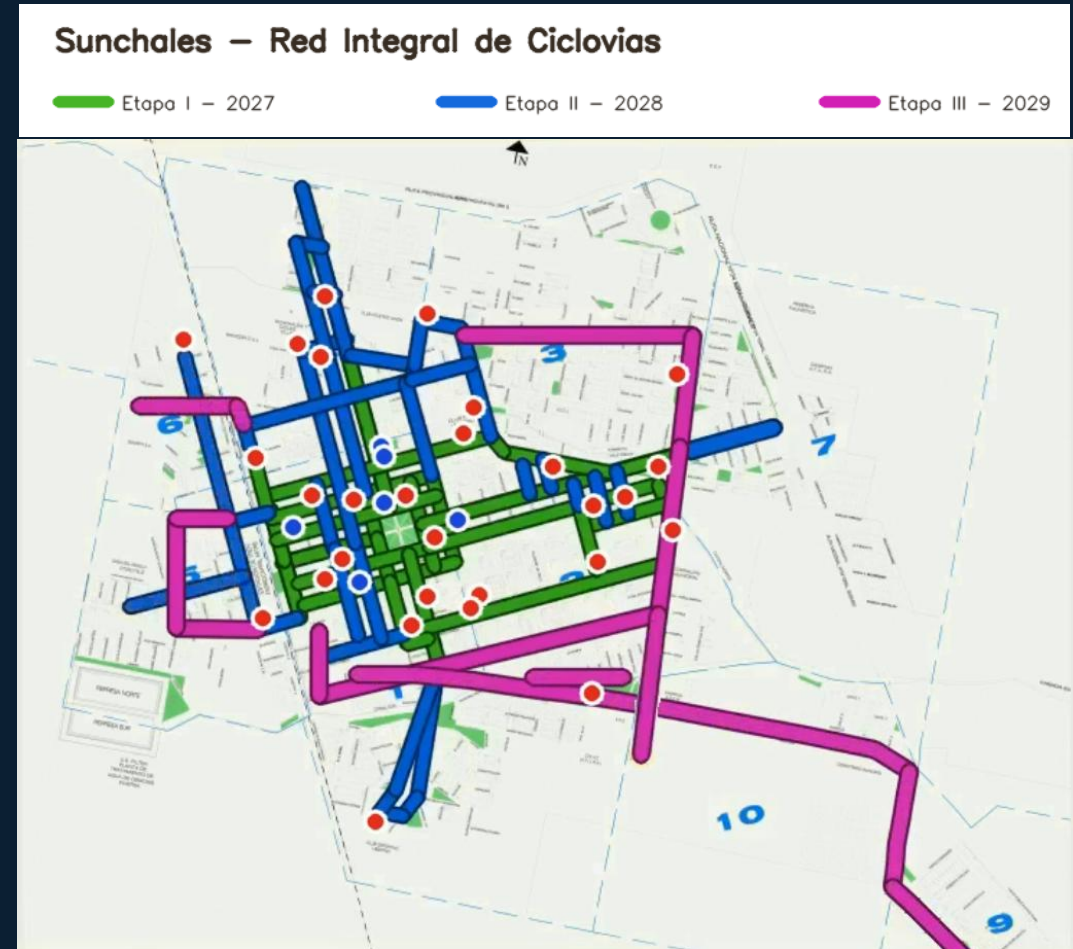
Proyecto de ordenanza impulsado a través de la banca ciudadana.

Ordenamos la ciudad. Cuidamos la vida.

Solicito al Concejo Municipal que considere formalmente esta propuesta y le dé el trámite legislativo que corresponda, con el análisis en Comisión previsto para los asuntos que requieren tratamiento del Cuerpo.

Entrego el Proyecto de Ordenanza completo para su consideración. La propuesta no reemplaza el trabajo técnico del Municipio: lo orienta, lo programa y lo hace controlable.

Arts. 18–21: reglamentación, anexos, sustitución de Ord. 3115/2023 y comunicación.



PROYECTO DE ORDENANZA

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD SEGURA Y CONECTIVIDAD URBANA DE SUNCHALES

Ciudad de Sunchales, 27 de agosto de 2026

VISTO:

La Ley Provincial N° 14.436 – Ley Orgánica de Municipios de la Provincia de Santa Fe;

La Ordenanza N° 2971/2021 de Movilidad Urbana y Caminos Seguros;

La Ordenanza N° 3081/2023 mediante la cual el Concejo Municipal declaró el Estado de Emergencia Vial y creó el Plan Estratégico de Seguridad Vial;

La obligación municipal de garantizar el derecho a la circulación en condiciones seguras;

El crecimiento demográfico y del parque automotor de la ciudad, cuyo análisis se incorpora como Anexo I;

El plano de conectividad educativa y deportiva que se incorpora como Anexo II;

CONSIDERANDO:

Que la Ley Provincial N° 14.436 – Ley Orgánica de Municipios establece entre las atribuciones del Concejo Municipal la sanción de las ordenanzas en materia de administración financiera y presupuesto; atribuye al Intendente Municipal la iniciativa exclusiva para la presentación del proyecto de Presupuesto General; y dispone que dicho presupuesto deberá contener, entre sus componentes mínimos, un Plan de Obras Públicas que contemple la ejecución física y financiera de las mismas;

Que, en consecuencia, resulta jurídicamente procedente que la presente Ordenanza determine las obras de infraestructura consideradas necesarias para la implementación del Programa y establezca su programación temporal, correspondiendo al Departamento Ejecutivo incorporarlas, conforme las disponibilidades y previsiones establecidas en la presente, al Plan de Obras Públicas y a los proyectos de Presupuesto de los ejercicios respectivos, cuya sanción compete al Concejo Municipal;

Que el ARTÍCULO 2° de la Ordenanza 2971/2021 establece la especial protección de niñas, niños y adolescentes en el diseño viario y señalización;

Que el ARTÍCULO 22° de la Ordenanza 2971/2021 crea los Caminos Seguros destinados a garantizar trayectos autónomos y seguros hacia establecimientos educativos;

Que el ARTÍCULO 9° inciso 2 de la Ordenanza 3081/2023 sancionada el 12 de enero de 2023 dispone la planificación de ciclovías o bisisendas;

Que el ARTÍCULO 6° de la Ordenanza 3081/2023 establece como línea estratégica el fortalecimiento de infraestructura vial con énfasis en tránsitos vulnerables;

Que el Departamento Ejecutivo Municipal, mediante el Proyecto de Ordenanza Expte. N° 1896DEM, presentado en febrero de 2023, consideró razonable excluir a calle Montalbetti del Circuito de Pesados (Z3), con el objeto de armonizar y compatibilizar la circulación vehicular, peatonal y ciclista, mejorar la seguridad vial y la calidad del hábitat urbano;

Que dicha iniciativa propuso modificar los artículos 7° y 24° de la Ordenanza N° 2971/2021, eliminando a calle Montalbetti tanto de la conformación del Circuito de Pesados (Z3) como de las arterias contempladas en su régimen de zonificación progresiva;

Que el artículo 24° de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 reconoce a la autoridad local facultades para establecer modalidades de estacionamiento y ordenar la circulación urbana en función de la seguridad, la estructura y la fluidez vial;

Que la organización del estacionamiento sobre un único margen de la calzada constituye una herramienta de ordenamiento del espacio vial que permite compatibilizar la circulación vehicular con la implantación progresiva de infraestructura ciclista, particularmente en arterias de menor sección transversal;

Que el ARTÍCULO 12° de la Ordenanza 3081/2023 faculta al Departamento Ejecutivo a reasignar partidas presupuestarias para garantizar la seguridad vial;

Que vencido el plazo de la declaración de emergencia, corresponde consolidar en forma permanente y estructural las líneas estratégicas allí definidas, consolidando territorialmente y ejecutando de manera efectiva dichas disposiciones;

Que la finalización del período de emergencia impone la necesidad de consolidar políticas públicas permanentes que trasciendan coyunturas y aseguren continuidad institucional en materia de seguridad vial;

Que la Ordenanza N° 3115/2023 sancionada el 6 de julio de 2023 creó la Red de Vías Seguras para Ciclistas y encomendó al Departamento Ejecutivo Municipal la realización progresiva de una red integrada de ciclovías, estableciendo asimismo criterios para su planificación y ejecución; que, transcurridos más de tres años desde su sanción, sus previsiones no se han traducido en la ejecución de una red de ciclovías en la ciudad, mientras que el propio Plan de Movilidad Segura impulsado por el Departamento Ejecutivo Municipal contempla entre sus pilares estratégicos la protección de ciclistas mediante infraestructura adecuada y anuncia la construcción de una red de ciclovías seguras y conectadas; por lo que resulta necesario avanzar desde dichos lineamientos generales hacia una planificación concreta, gradual y ejecutable, que determine trazas, etapas, condiciones técnicas y mecanismos de implementación;

Que la inversión requerida representa un porcentaje reducido del presupuesto municipal anual y puede ejecutarse progresivamente.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE SUNCHALES

SANCIONA LA SIGUIENTE ORDENANZA:

CAPÍTULO I

CREACIÓN Y OBJETO

ARTÍCULO 1º – Creación.

Créase el **Programa Integral de Movilidad Segura y Conectividad Urbana de Sunchales**, destinado a instrumentar territorialmente las disposiciones de las Ordenanzas N°2971/2021, N°3081/2023 y N°3115/2023 mediante el ordenamiento del espacio vial, la ejecución de infraestructura vial habilitante y la consolidación de una red integral de movilidad segura.

ARTÍCULO 2º – Objetivos.

El Programa tendrá como objetivos:

- a) Reducir la siniestralidad vial.
- b) Proteger a los colectivos especialmente protegidos.
- c) Garantizar trayectos escolares seguros y continuos.
- d) Integrar ciclovías, caminos seguros y corredores pavimentados.
- e) Optimizar el uso del espacio vial existente.
- f) Promover medios de movilidad sustentable.
- g) Consolidar una política pública permanente de seguridad vial preventiva.
- h) Planificar y ejecutar las obras de infraestructura vial necesarias para posibilitar, complementar y garantizar la continuidad y seguridad de la Red Integral de Ciclovías, incluidas las intervenciones previstas en el artículo 8º de la presente Ordenanza.

CAPÍTULO II

MEDIDAS DE ORDENAMIENTO VIAL

ARTÍCULO 3º – Régimen General de Estacionamiento en Calles de Sentido Único.

Establécese que en todas las calles de sentido único del ejido urbano de la ciudad de Sunchales el estacionamiento vehicular se permitirá exclusivamente sobre la mano derecha conforme el sentido de circulación.

La presente medida tiene asimismo por objeto ordenar y optimizar el uso del espacio vial disponible, incrementando el espacio efectivo destinado a la circulación y mejorando las condiciones de seguridad y fluidez del tránsito, especialmente en aquellas arterias de menor sección de calzada. Asimismo, la restricción del estacionamiento sobre la mano izquierda permitirá liberar y reservar espacio vial para posibilitar la implantación progresiva de la Red Integral de Ciclovías prevista en el Capítulo III de la presente Ordenanza, racionalizando la distribución de la calzada entre circulación vehicular, estacionamiento y movilidad ciclista. A tal efecto, podrá priorizarse dicho margen para el

trazado de infraestructura ciclista cuando así corresponda conforme al Anexo II y al diseño ejecutivo de cada tramo.

Excepcionalmente, la Autoridad de Aplicación podrá disponer restricciones adicionales al estacionamiento cuando ello resulte necesario para garantizar condiciones adecuadas de seguridad y fluidez de la circulación o posibilitar la correcta implantación de la infraestructura ciclista prevista en la presente Ordenanza.

Dichas restricciones podrán comprender la prohibición del estacionamiento en ambos márgenes de arterias de sección reducida, así como la prohibición del estacionamiento en uno o ambos márgenes de calles o avenidas de doble sentido de circulación, cualquiera sea su sección, cuando por ellas se encuentre previsto el trazado de ciclovías unidireccionales o bidireccionales conforme al Anexo II y al diseño ejecutivo de cada tramo.

En todos los casos queda prohibido el estacionamiento sobre la mano izquierda, salvo señalización específica en contrario debidamente autorizada por la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 4° – Implementación Progresiva.

La implementación del régimen establecido en el artículo precedente se realizará de manera progresiva conforme el cronograma previsto en el Anexo III de la presente Ordenanza, computándose los plazos allí establecidos a partir de la publicación de la presente Ordenanza.

Durante el período de adecuación inicial, la autoridad de control priorizará acciones preventivas y de advertencia antes de la aplicación plena del régimen sancionatorio.

Finalizado el período de adecuación inicial previsto en el Anexo III, el incumplimiento del régimen de estacionamiento establecido en el artículo 3° quedará sujeto al régimen sancionatorio vigente en materia de tránsito y estacionamiento.

ARTÍCULO 5° – Campaña de Comunicación y Señalización General.

En el marco de lo dispuesto por la Ordenanza N° 3081/2023 en materia de prevención y concientización vial, el Departamento Ejecutivo deberá implementar una campaña institucional de comunicación pública destinada a informar el nuevo régimen general de estacionamiento.

Asimismo, deberá disponerse la colocación de un mínimo de cuarenta (40) carteles informativos de gran formato distribuidos estratégicamente en distintos puntos del ejido urbano, indicando la regla general de estacionamiento establecida en la presente.

La señalización deberá priorizar accesos a la ciudad, corredores principales y zonas de alta circulación.

ARTÍCULO 6º – Señalización de Acceso y Control de Tránsito Pesado.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ordenanza N° 2971/2021 respecto del Circuito de Tránsito Pesado, el Departamento Ejecutivo deberá disponer la colocación de cartelería informativa y reglamentaria en todos los accesos a la ciudad de Sunchales, indicando:

- a) Las restricciones vigentes para el ingreso y circulación de vehículos de gran porte, incluyendo explícitamente los horarios prohibidos para circulación.
- b) El circuito habilitado para tránsito pesado.
- c) La obligatoriedad de coordinación previa con la Guardia Urbana Sunchales (G.U.S.) para la circulación excepcional dentro del ejido urbano cuando corresponda, indicando los canales de contacto con la G.U.S.

La señalización deberá ajustarse a la normativa nacional y provincial de tránsito vigente y garantizar adecuada visibilidad diurna y nocturna.

ARTÍCULO 7º – Restricción de tránsito pesado.

Modifícase el Circuito de Pesados (Z3) establecido en el artículo 7º de la Ordenanza N° 2971/2021, excluyéndose a calle Montalbetti de las arterias que lo integran. En consecuencia, prohíbese la circulación de tránsito pesado por dicha arteria a partir de los diez días desde la publicación de la presente Ordenanza.

La Autoridad de Aplicación deberá adecuar el Circuito de Pesados y disponer la instalación de la cartelería indicativa necesaria en los accesos y sectores afectados, la que deberá encontrarse instalada dentro de los diez días a partir de la publicación de la presente Ordenanza, a fin de informar adecuadamente el recorrido habilitado para el tránsito pesado.

ARTÍCULO 8º – Infraestructura vial y programación de obras.

Dispónense las siguientes intervenciones de infraestructura vial, cuya programación e incorporación al Plan de Obras Públicas y a los proyectos de Presupuesto General de los ejercicios correspondientes deberá realizar el Departamento Ejecutivo conforme lo establecido por la Ley Provincial N° 14.436 y por el Artículo 14º de la presente:

1. La implementación de cordón central divisor en Avenida Hipólito Yrigoyen en los tramos faltantes entre calles Illia y Perú, y entre calles General Paz y Bolivia, previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el mencionado año.
2. La implementación de cordón central divisor en Avenida Belgrano entre calles Gabi Miretti y Río Negro, previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el mencionado año.
3. Remodelación del cantero intervenido en 2025 en la esquina de calles E. López y J. B. Justo, retrotrayendo a la situación previa, ampliando el espacio de calzada para permitir el correcto trazado de la ciclovía del Anexo II, previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el mencionado año.

4. Remodelación de los canteros intervenidos en 2023 sobre calle E. López e H. Yrigoyen, e Italia e H. Yrigoyen, ajustándolos para que una autobomba o ambulancia puedan transitar por dichas esquinas sin obstrucciones, previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el mencionado año.
5. Realizar y acreditar las gestiones para la ampliación del puente sobre el Canal Sur ante las dependencias provinciales o nacionales que correspondan, o cumplidos los requisitos administrativos que resulten exigibles, todo ello antes de finalizado el presente año 2026. Obtenidas las autorizaciones correspondientes, prever las partidas necesarias para su ejecución durante el ejercicio 2027, y de corresponder, incluirlo en el presupuesto 2027.
6. La pavimentación de Avenida Sarmiento entre Láinez y República Argentina utilizando los fondos ya previstos en el presupuesto 2026 y/o previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el año 2027.
7. La pavimentación de Avenida Eva Perón previendo su inclusión en el presupuesto 2027 para realizarlo durante el mencionado 2027.

Estas intervenciones deberán priorizarse conforme el Plan Estratégico de Seguridad Vial creado por la Ordenanza N° 3081/2023.

Las intervenciones previstas en el presente artículo integran el Programa como infraestructura vial habilitante y complementaria de la Red Integral de Ciclovías y deberán ejecutarse conforme a los plazos establecidos, de modo de no afectar la continuidad ni el cronograma de ejecución de la Red Integral de Ciclovías previsto en la presente Ordenanza y sus Anexos. En particular, las intervenciones previstas en los incisos 5), 6) y 7) deberán encontrarse finalizadas a más tardar el 31 de diciembre de 2027, a fin de posibilitar la ejecución de la Etapa II de la Red Integral de Ciclovías conforme al cronograma establecido.

CAPÍTULO III

RED INTEGRAL DE CICLOVÍAS

ARTÍCULO 9° – Implementación y comunicación.

En cumplimiento del ARTÍCULO 9° inciso 2 de la Ordenanza 3081/2023, establécese la implementación progresiva de una Red Integral de Ciclovías que:

- a) Conecte todos los establecimientos educativos y clubes deportivos.
- b) Integre los Caminos Seguros definidos en el ARTÍCULO 22° de la Ordenanza 2971/2021.
- c) Incluya señalización horizontal reflectiva, señalética vertical y elementos de segregación y protección física conforme las características y nivel de riesgo de cada tramo.
- d) Garantice seguridad en bocacalles.
- e) En la implementación del Programa deberán observarse los objetivos de planificación urbana y seguridad vial establecidos como antecedente por el artículo 2° de la Ordenanza 3115/2023, en particular aquellos orientados a la creación de infraestructura ciclística que permita comunicar integralmente las distintas zonas de la ciudad y preservar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas.

La ejecución de la Red Integral de Ciclovías se desarrollará progresivamente en tres (3) etapas, conforme al trazado, secuencia y detalle establecidos en los Anexos II y VI, de acuerdo con las siguientes metas físicas y temporales:

- **Etapla I – Ejercicio 2027: Corredores estructurales principales.** Ejecución de aproximadamente **ciento sesenta y seis (166) cuadras, equivalentes a 16,6 kilómetros**, entre el **1° de enero y el 31 de diciembre de 2027**, priorizando los entornos escolares críticos, los corredores con mayor flujo vehicular y las intersecciones de mayor siniestralidad.
- **Etapla II – Ejercicio 2028: Conectores barriales e integración intermedia.** Ejecución de aproximadamente **ciento cuarenta y tres coma cinco (143,5) cuadras, equivalentes a 14,35 kilómetros**, entre el **1° de enero y el 31 de diciembre de 2028**, con el objetivo de garantizar la continuidad entre los corredores principales y completar la conectividad entre instituciones educativas y clubes.
- **Etapla III – Ejercicio 2029: Cierre de red y tramos complementarios.** Ejecución de aproximadamente **ciento siete (107) cuadras, equivalentes a 10,7 kilómetros**, entre el **1° de enero y el 31 de diciembre de 2029**, destinada al cierre de la red completa, la integración final con sectores periféricos y la consolidación de un sistema continuo.

Las metas de ejecución correspondientes a cada etapa tendrán carácter acumulativo, debiendo encontrarse ejecutada y habilitada al uso la totalidad de la Red Integral de Ciclovías, equivalente a aproximadamente cuatrocientas dieciséis coma cinco (416,5) cuadras o 41,65 kilómetros, a más tardar el 31 de diciembre de 2029.

La ejecución de las etapas deberá coordinarse con las obras de infraestructura vial habilitante y complementaria previstas en el artículo 8°, de manera que su programación y ejecución no afecten las metas ni los plazos establecidos para la Red Integral de Ciclovías.

A los efectos del cumplimiento de las metas establecidas en el presente artículo, cada tramo se considerará ejecutado únicamente cuando se encuentre finalizado conforme a las especificaciones técnicas correspondientes, debidamente señalizado y habilitado al uso.

El trazado obra en el Anexo II y se describe en el Anexo VI.

El Departamento Ejecutivo, a través de la Autoridad de Aplicación, deberá comunicar públicamente, con una antelación mínima de cinco (5) días corridos, los tramos de la Red Integral de Ciclovías cuya ejecución se encuentre prevista, indicando las arterias comprendidas, fecha estimada de inicio y, cuando corresponda, las modificaciones temporarias en las condiciones de circulación o estacionamiento. Asimismo, deberá comunicar la finalización y habilitación al uso de cada tramo ejecutado. La difusión deberá realizarse a través de los canales oficiales de comunicación del Municipio y, cuando corresponda, mediante comunicación directa a los establecimientos educativos, clubes e instituciones ubicados en los sectores alcanzados por las obras. La comunicación de los tramos habilitados deberá incluir información básica sobre las condiciones de uso de la ciclovía y las pautas de convivencia y seguridad entre ciclistas, peatones y vehículos motorizados.

ARTÍCULO 10° – Ocupación de Calzada

En las arterias donde se implante la Red Integral de Ciclovías prevista en la presente Ordenanza, no podrán autorizarse ocupaciones permanentes o temporarias de la calzada destinadas a ampliación de superficie comercial mediante la instalación de decks, plataformas, estructuras desmontables u otros dispositivos similares.

En caso de encontrarse actualmente emplazadas estructuras de estas características que interfieran con el trazado aprobado en los Anexos II y VI, la Autoridad de Aplicación deberá disponer su reubicación o retiro dentro del plazo que establezca la reglamentación, garantizando la continuidad y seguridad del sistema.

En caso de incompatibilidad técnica, prevalecerá la implantación del sistema de ciclovías previsto en la presente Ordenanza.

ARTÍCULO 11° – Integración con Caminos Seguros.

Los tramos definidos como Caminos Seguros deberán ser jerarquizados mediante demarcación permanente y continuidad física dentro de la red.

CAPÍTULO IV

PLAZOS Y EJECUCIÓN

ARTÍCULO 12° – Cronograma.

12°. a. Las acciones previstas en los artículos 3°, 4°, 5°, 6° y 7° se ejecutarán de manera integral (incluyendo el 100% de la implementación prevista en el anexo III) dentro de los plazos previstos en los distintos artículos, debiendo estar todo finalizado dentro de los ciento veinte (120) días corridos contados a partir de la publicación de la presente Ordenanza.

12°. b. Las acciones previstas en el artículo 8° deberán ejecutarse dentro de los años calendarios mencionados en cada uno de sus siete incisos, de modo de no afectar la continuidad ni el cronograma de ejecución de la Red Integral de Ciclovías previsto en la presente Ordenanza y sus Anexos.

12°. c. Las acciones del programa “Red Integral de Ciclovías” del Capítulo III se ejecutarán progresivamente a lo largo de tres años de acuerdo a lo aquí mencionado y descripto en mayor detalle en el Anexo VI:

- 39,9% del total, equivalente a 166 cuabras sobre 416,5, durante el ejercicio 2027, debiendo alcanzarse un avance acumulado mínimo del 39,9% al 31/12/2027.
- 34,5% adicional, equivalente a 143,5 cuabras, durante el ejercicio 2028, debiendo alcanzarse un avance acumulado mínimo del 74,4% al 31/12/2028.
- Saldo restante, equivalente a aproximadamente 107 cuabras, durante el ejercicio 2029, debiendo alcanzarse el 100% de la Red al 31/12/2029.

Las metas precedentes son de cumplimiento obligatorio y no podrán ser diferidas a ejercicios posteriores.

Las eventuales restricciones presupuestarias, administrativas, operativas o de disponibilidad de recursos no eximirán al Departamento Ejecutivo del cumplimiento de dichas metas, debiendo adoptarse oportunamente las medidas de planificación, reasignación, organización y ejecución necesarias para asegurar su cumplimiento dentro de los plazos establecidos.

En todos los casos deberá priorizarse la ejecución de los tramos vinculados a establecimientos educativos, sin que dicha priorización implique reducción, postergación o modificación de las metas anuales obligatorias.

A los fines del cumplimiento de las metas establecidas, la Autoridad de Aplicación podrá organizar la ejecución mediante una o más cuadrillas de personal municipal y disponer frentes simultáneos de trabajo, procurando optimizar la utilización de los recursos humanos, técnicos y materiales existentes. La cantidad, composición y modalidad de organización de dichas cuadrillas será determinada por el Departamento Ejecutivo conforme las características de las tareas y la disponibilidad operativa del Municipio.

ARTÍCULO 13° – Autoridad de Aplicación.

Será autoridad de aplicación la Secretaría de Obras Públicas en coordinación con la Agencia Municipal de Seguridad Ciudadana y Vial.

El Departamento Ejecutivo Municipal, bajo la responsabilidad institucional del Intendente Municipal, deberá garantizar la implementación integral y el cumplimiento de las disposiciones, metas y plazos establecidos en la presente Ordenanza y sus Anexos, coordinando a tal efecto la actuación de las distintas áreas municipales con competencia en su ejecución, sin perjuicio de las responsabilidades específicas asignadas a cada una de ellas.

La Autoridad de Aplicación deberá prever mantenimiento anual de la señalización.

A partir del ejercicio 2027, el Presupuesto General de la Municipalidad deberá contemplar anualmente una partida presupuestaria específica destinada al mantenimiento, conservación y mejora continua de la Red Integral de Ciclovías, la que deberá adecuarse progresivamente a la extensión de la Red efectivamente ejecutada y habilitada al uso.

Créase una Comisión de Seguimiento del presente Programa como eje prioritario. Dicha comisión deberá contar con tres miembros y un observador según se describe a continuación:

- 1 miembro representante del Ejecutivo Municipal
- 1 miembro representante de la mayoría del Concejo Municipal
- 1 miembro representante de la primera minoría del Concejo Municipal
- Se preverá un observador proveniente de la Agencia Municipal de Seguridad Ciudadana y Vial.

La comisión tendrá carácter consultivo y de seguimiento.

CAPÍTULO V

FINANCIAMIENTO Y CONTROL

ARTÍCULO 14° – Financiamiento.

Las obras previstas en el Artículo 8° deberán ser incorporadas por el Departamento Ejecutivo, conforme los plazos allí establecidos, al Plan de Obras Públicas y a los respectivos proyectos de Presupuesto General de los ejercicios correspondientes, en los términos de los artículos 41°, 51° inciso s), 62° y 63° inciso d) de la Ley Provincial N° 14.436, quedando su autorización presupuestaria sujeta a la sanción de las respectivas Ordenanzas de Presupuesto por parte del Concejo Municipal.

En atención a los fundamentos que motivaron la declaración de Emergencia Vial dispuesta por la Ordenanza N° 3081/2023, y a su carácter de infraestructura vial habilitante y complementaria para la ejecución de la Red Integral de Ciclovías, las obras previstas en el Artículo 8° tendrán carácter prioritario dentro de la planificación y programación de la infraestructura municipal durante los ejercicios correspondientes a sus respectivos plazos de ejecución. El Departamento Ejecutivo deberá adoptar las previsiones técnicas, administrativas y presupuestarias necesarias para posibilitar su ejecución en término y evitar que eventuales demoras comprometan el cumplimiento de las metas físicas y temporales establecidas para la Red Integral de Ciclovías.

Sin considerar las obras previstas en el artículo 8°, cuyo financiamiento será incorporado en los respectivos presupuestos anuales, la inversión estimada para las restantes acciones del Programa representa, en términos acumulados, una incidencia inferior al 1% respecto del presupuesto municipal anual 2026 tomado como referencia, conforme la estimación presupuestaria incorporada como Anexo V. Dicha inversión será ejecutada progresivamente en tres ejercicios de acuerdo con el cronograma establecido en la presente Ordenanza, representando una incidencia estimada inferior al 0,4% del Presupuesto General Municipal en cada uno de dichos ejercicios.

Sin perjuicio de lo dispuesto por el Artículo 12° de la Ordenanza 3081/2023, el Departamento Ejecutivo queda facultado para reasignar partidas del presente ejercicio para garantizar la ejecución del Programa.

Podrán afectarse prioritariamente partidas vinculadas a:

- Publicidad y propaganda no esencial.
- Servicios accesorios no estratégicos.

Entre otros, y sin afectar salud, educación ni servicios esenciales.

ARTÍCULO 15° – Informes Cuatrimestrales e Indicadores de Desempeño.

La Subsecretaría de Hacienda y la Autoridad de Aplicación deberán presentar al Concejo Municipal, en forma cuatrimestral, un informe detallado que incluya como mínimo los siguientes indicadores de desempeño:

- a) Kilómetros lineales de ciclovía ejecutados en el período.
- b) Porcentaje de avance físico acumulado respecto del cronograma.

- c) Cantidad de bocacalles intervenidas con señalización y demarcación.
- d) Monto presupuestario ejecutado y porcentaje respecto del crédito asignado.
- e) Comparativo interanual de siniestralidad vial en zonas intervenidas.
- f) Estado de avance de las obras complementarias previstas en el Artículo 8°.

El Departamento Ejecutivo Municipal deberá garantizar la elaboración y presentación en término de los informes previstos en el presente artículo, sin perjuicio de las responsabilidades específicas asignadas a la Subsecretaría de Hacienda y a la Autoridad de Aplicación.

Los informes deberán publicarse en el sitio web oficial del Municipio para garantizar transparencia y acceso a la información pública.

Dentro de los noventa (90) días posteriores a la finalización del ejercicio 2029 deberá elaborarse un informe de evaluación de impacto del Programa que deberá publicarse en el sitio web oficial del Municipio para garantizar transparencia y acceso a la información pública.

CAPÍTULO VI

PRINCIPIO DE NO REGRESIVIDAD

ARTÍCULO 16° – No Regresividad en Seguridad Vial.

Las políticas, intervenciones e infraestructura implementadas en el marco del presente Programa no podrán ser suprimidas, reducidas ni desnaturalizadas sin acto normativo expreso del Concejo Municipal, debidamente fundado en razones técnicas objetivas que acrediten una mejora sustancial en las condiciones de seguridad vial.

Toda modificación deberá respetar el principio de protección prioritaria del tránsito vulnerable y no podrá implicar un retroceso en los niveles de seguridad alcanzados.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 17°: Conmemoración en memoria de víctimas de siniestros viales

La ordenanza incluirá una señalización conmemorativa en memoria de víctimas de siniestros viales, la cual se colocará en el cantero central de la avenida Belgrano frente al ingreso del palacio municipal y rezará lo siguiente:

“Programa Integral de Movilidad Segura y Conectividad Urbana de Sunchales

Esta iniciativa y la ciclovía de Sunchales han sido impulsadas por ciudadanos, quienes dolidos por las pérdidas de vidas producidas como consecuencia de siniestros viales, muchas de ellas totalmente evitables, decidieron pasar a la acción elevando su proyecto de ordenanza al Concejo Municipal, exponiéndolo el 27 de agosto de 2026 a través de la banca ciudadana prevista en la Resolución N° 823/2023.”

ARTÍCULO 18° – Reglamentación.

El Departamento Ejecutivo reglamentará la presente dentro de los sesenta (60) días.

ARTÍCULO 19° – Anexos.

Forman parte integrante de la presente Ordenanza los siguientes Anexos y, cuando corresponda, sus respectivas versiones digitales adjuntas:

- **Anexo I: Fundamentación Demográfica y Evolución del Parque Automotor.**
- **Anexo II: Plano General de la Red Integral de Ciclovías, incorporado asimismo en versión digital para su visualización en detalle.**
- **Anexo III: Plan de Implementación – Estacionamiento Mano Derecha.**
- **Anexo IV: Especificaciones Técnicas Red Integral de Ciclovías.**
- **Anexo V: Estimación presupuestaria plurianual.**
- **Anexo VI: Descripción detallada del trazado por arterias y tipología y cronograma anual de ejecución por etapas.**

ARTÍCULO 20° – Derogación.

Derógase la Ordenanza N° 3115/2023, quedando sus objetivos y disposiciones en materia de movilidad ciclista recogidos, desarrollados y sustituidos por el régimen integral establecido en la presente Ordenanza. Derógase asimismo toda otra disposición que se oponga a la presente.

ARTÍCULO 21° – Comuníquese.

ANEXO I

Fundamentación Demográfica y Evolución del Parque Automotor.

Impacto sobre la Infraestructura Vial Urbana

1. Evolución Demográfica de la Ciudad

La ciudad de Sunchales ha experimentado un crecimiento demográfico sostenido en las últimas cinco décadas.

- Década de 1970: población estimada inferior a 12.500 habitantes.
- Década de 1990: aproximadamente 16.000 habitantes.
- Actualidad: aproximadamente 25.000 habitantes.

Esto implica un crecimiento acumulado cercano al **100% en cincuenta años**.

La literatura especializada en planificación urbana y seguridad vial señala que el aumento de la densidad vehicular y la reducción del espacio disponible para la circulación (estrés por densificación vehicular) incrementan los puntos de conflicto y reducen los márgenes de seguridad, particularmente para los usuarios vulnerables.

2. Evolución del Ancho Promedio de los Vehículos

Estudios internacionales muestran que el tamaño promedio de los vehículos ha aumentado de manera sostenida desde los años 70, especialmente por el crecimiento del segmento SUV y pick-up.

En el caso argentino:

- Década de 1970: ancho promedio estimado entre 1,60 m y 1,75 m.
- Década de 1990: promedio cercano a 1,80 m.
- Actualidad: promedio aproximado entre 2,00 m y 2,10 m en modelos predominantes.

Esto representa un aumento aproximado del **17% al 20% en el ancho promedio del parque automotor** en 50 años.

Organismos internacionales especializados en seguridad vial, entre ellos la Organización Mundial de la Salud, destacan la importancia de contar con infraestructura segura y adecuadamente segregada para peatones y ciclistas como componente de las políticas de prevención de lesiones causadas por el tránsito.

3. Evolución de la Infraestructura Vial

El casco histórico de Sunchales fue construido mayoritariamente con:

- Calles de aproximadamente 9 metros de ancho total.

Posteriormente, durante planes de pavimentación de los años 80 y 90, muchas nuevas calles se ejecutaron con:

- Anchos promedio de 7 metros.

Esto implica una **reducción aproximada del 22% al 25% en el ancho de nuevas calzadas**, en un contexto de:

- Mayor población.
- Mayor parque automotor.
- Vehículos de mayor tamaño.
- Mayor intensidad de circulación.

Además, varias arterias actuales de aproximadamente 9 a 12 metros funcionan en doble mano, lo que reduce aún más el espacio efectivo por sentido.

4. Modelo Comparativo de Ocupación Espacial

A efectos ilustrativos se realiza una modelización comparativa simple.

Escenario hace 50 años

- Calle de 9 metros x 100 metros = 900 m².
- 3 vehículos estacionados + 2 en circulación.
- 5 ciclistas.

Ocupación estimada:

- Vehículos: ~40 m².
- Ciclistas: ~10 m².

Ocupación total aproximada: 50 m².

Representa cerca del **5% de la superficie disponible**.

Escenario actual

- Calle de 7 metros x 100 metros = 700 m².
- 6 vehículos estacionados + 4 en circulación.
- 10 ciclistas.

Ocupación estimada:

- Vehículos: ~113 m².
- Ciclistas: ~20 m².

Ocupación total aproximada: 133 m².

Representa cerca del **19%–20% de la superficie disponible**.

5. Resultado Técnico

En términos simplificados:

- La población se duplicó.
- Los vehículos aumentaron su tamaño entre 17% y 20%.
- El ancho de nuevas calles se redujo hasta un 25%.
- La ocupación espacial efectiva se cuadruplicó.

Este fenómeno produce:

1. Reducción del margen lateral de seguridad.
2. Aumento de conflictos en bocacalles.
3. Mayor exposición del tránsito vulnerable.
4. Incremento de riesgo en ausencia de segregación física.

La reducción del espacio seguro para peatones y ciclistas en entornos urbanos densificados es un factor que contribuye al aumento del riesgo de siniestralidad.

6. Correlato Local: Emergencia Vial

El Concejo Municipal declaró en enero de 2023 el Estado de Emergencia Vial mediante Ordenanza N° 3081/2023.

Dicha declaración reconoce:

- Necesidad de planificación.
- Fortalecimiento de infraestructura con énfasis en tránsitos vulnerables.
- Implementación de ciclovías.

La persistencia de siniestros de relevancia pública evidencia que el crecimiento urbano no ha sido acompañado por adecuación estructural del espacio vial.

7. Conclusión Técnica

La infraestructura vial actual fue diseñada para:

- Menor densidad.
- Vehículos más pequeños.
- Menor flujo.

El crecimiento demográfico y del parque automotor generó un desfasaje estructural entre:

Capacidad física de la infraestructura
y
Nivel de demanda de movilidad actual.

Desde el punto de vista técnico-urbanístico, la respuesta eficiente no es ampliar indefinidamente calles existentes —lo cual es económicamente inviable— sino:

- Ordenar el uso del espacio.
- Segregar flujos vulnerables.
- Optimizar la infraestructura existente.
- Ejecutar infraestructura vial habilitante.
- Reducir conflictos en intersecciones.
- Implementar redes de movilidad activa.

La creación de una Red Integral de Ciclovías conectando establecimientos educativos y deportivos constituye una medida racional, proporcional y técnicamente consistente frente al crecimiento demográfico y vehicular experimentado por la ciudad.

La no intervención estructural implicaría un incremento previsible del riesgo sistémico.

ANEXO II

Plano General de la Red Integral de Ciclovías, incorporado asimismo en versión digital para su visualización en detalle.

En el siguiente plano de la ciudad de Sunchales se representa el diseño de la Red Integral de Ciclovías prevista en la presente Ordenanza.

A los fines de su correcta interpretación y de la adecuada identificación del trazado, **el plano deberá consultarse preferentemente en su versión digital adjunta**, que permitirá apreciar con mayor nivel de detalle las características y la ubicación relativa de cada tramo dentro de las arterias correspondientes.

Conforme a las referencias gráficas utilizadas:

- las **líneas verdes de trazo fino** identifican ciclovías **unidireccionales**;
- las **líneas azules de trazo grueso** identifican ciclovías **bidireccionales**.

La versión digital permite asimismo identificar la **posición relativa prevista para cada tramo dentro de la arteria**, incluyendo el margen de implantación de las ciclovías en calles de sentido único y el margen correspondiente en arterias de doble sentido de circulación sin cantero central.

El plano deberá interpretarse conjuntamente con la descripción detallada del trazado contenida en el Anexo VI y con las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo IV.



Referencias:

- Líneas verdes de trazo fino indican ciclovías unidireccionales.
- Líneas azules de trazo grueso indican ciclovías bidireccionales.
- Círculo amarillo indica el centro de la plaza Libertad.
- Círculo anaranjado indica la plazoleta del cooperativismo.
- Círculos azules indican edificios de organismos públicos que funcionan en la ciudad como la municipalidad, el hospital, la policía, etc.
- Círculos rojos indican establecimientos educativos y clubes, como ser el colegio San José, la escuela técnica Tte. Benjamín Matienzo, la escuela Florentino Ameghino, el Club Deportivo Libertad, el Club Atlético Unión, etc.

ANEXO III

Plan de Implementación – Estacionamiento Mano Derecha

1. Objetivo

Ordenar el estacionamiento en calles de sentido único para:

- Mejorar visibilidad en intersecciones.
- Reducir conflictos laterales.
- Optimizar ancho útil de circulación.
- Facilitar implantación de ciclovías.
- Mejorar seguridad del tránsito vulnerable.

2. Etapas de Implementación a partir de la publicación de la Ordenanza

Fase	Duración	Acción principal	Objetivo
Fase 1 – Comunicación	Días 1 a 30 posteriores a la publicación	Campaña masiva en medios y redes	Informar y preparar
Fase 2 – Entrada en vigencia	Día 30 posterior a la publicación	Entrada en vigencia operativa	Inicio de aplicación
Fase 3 – Adaptación	Días 31 a 60 posteriores a la publicación	Advertencias sin sanción	Adecuación ciudadana
Fase 4 – Control pleno	A partir del día 61 posterior a la publicación	Aplicación régimen sancionatorio conforme al artículo 4° de la presente Ordenanza	Cumplimiento efectivo

3. Señalización Estratégica

Se dispondrá la colocación de:

- 40 carteles informativos de gran formato.
- Distribución mínima:
 - 8 en accesos a la ciudad.
 - 10 en corredores principales.
 - 12 en zonas céntricas y comerciales.
 - 10 en los distintos barrios de la ciudad

No se requerirá pintura masiva de cordones, priorizándose señalización general urbana.

4. Mensaje Institucional Sugerido

Texto recomendado para carteles:

**“En Sunchales estacionamos todos del mismo lado.
En calles de sentido único, estacioná sobre la mano derecha.
Ordenamos la ciudad. Cuidamos la vida.**

Ordenanza N° ____/2026”

Mensaje simple, positivo y no confrontativo.

5. Acciones de Comunicación

La campaña de comunicación deberá incluir:

- Publicaciones en redes oficiales.
- Comunicación en radios y canales de televisión locales.
- Material digital para difusión por instituciones educativas.
- Coordinación con Cámara de Comercio.
- Información a empresas de transporte.

El financiamiento podrá realizarse conforme partidas de prevención vial previstas en la Ordenanza 3081/2023.

6. Rol de la Guardia Urbana Sunchales (G.U.S.)

Durante el período de adaptación:

- Priorizar acciones pedagógicas.
- Entregar notificaciones preventivas.
- Reforzar presencia en zonas céntricas.
- Elaborar informe de cumplimiento al finalizar los 60 días.

ANEXO IV

Especificaciones Técnicas Red Integral de Ciclovías.

1. Tipologías

Se establecen dos tipologías:

- **Tipo A – Ciclovía Unidireccional**
- **Tipo B – Ciclovía Bidireccional**

2. Especificaciones Técnicas

2.1 Demarcación Horizontal

- Pintura acrílica vial base solvente o acuosa de alto tránsito.
- Incorporación de microesferas de vidrio (mínimo 300 g/m²).
- Ancho carril unidireccional: 1,50 m.
- Ancho carril bidireccional: 2,40–2,60 m.
- Línea delimitadora blanca 10 cm.
- Línea de advertencia en bocacalles 40 cm segmentada.
- Pictograma bicicleta cada 100 metros.

2.2 Elementos Separadores

a) Tachas reflectivas plásticas:

- Altura 2–3 cm.
- Reflectividad bidireccional.
- Separación: cada 10 m.
- Color: blanco o amarillo según tramo.

b) Delineadores verticales flexibles:

- Altura 75–90 cm.
- Base atornillada.
- Separación en tramos críticos: cada 10 m en avenidas, antes y después de las bocacalles en calles de sentido único o conforme criterios de seguridad vial.
- Uso exclusivo en avenidas y bocacalles de alto riesgo.

2.3 Intersecciones

- Pintura verde de advertencia en cruce.
- Recuadro de espera adelantada en semáforos.
- Refuerzo de señalización vertical (cartel R-34 bicicleta).

2.4 Señalización Vertical

- Cartel inicio ciclovía.
- Cartel fin ciclovía.
- Cartel prioridad ciclista.
- Cartel reducción de velocidad en entorno escolar.

2.5 Esquema de ciclovías

Los siguientes croquis e imágenes se incorporan **con carácter ilustrativo y no vinculante**, como referencia conceptual de las soluciones de implantación previstas, quedando el diseño ejecutivo definitivo sujeto a las condiciones particulares de cada arteria y a las especificaciones técnicas establecidas en el presente Anexo.



Fig. 1: Esquema de ciclovía unidireccional. Vistas horizontal y superior



Fig. 2: Esquema de ciclovía unidireccional en bocacalles. Vistas horizontal y superior.

2.6 Fotografías de ciclovías en la ciudad de Rafaela, provincia de Santa Fe.

Las siguientes fotografías se incorporan **con carácter ilustrativo y no vinculante**, como referencia conceptual de las soluciones de implantación previstas, quedando el diseño ejecutivo definitivo sujeto a las condiciones particulares de cada arteria y a las especificaciones técnicas establecidas en el presente Anexo.



Fig. 3: Fotografías diurnas. Bicisenda calle Lisandro de la Torre, ciudad de Rafaela.



Fig. 4: Fotografías nocturnas. Bicisenda calle Lisandro de la Torre, ciudad de Rafaela.

ANEXO V

Estimación presupuestaria plurianual

Programa Integral de Movilidad Segura y Conectividad Urbana de Sunchales

1. Metodología de Cálculo

La estimación presupuestaria fue realizada sobre la base de:

- Longitud estándar de cuadra: 100 metros.
- Inclusión de cruce/intersección por cuadra.
- Incorporación de contingencia técnica.
- Valores unitarios expresados en pesos argentinos (ARS) a precios del primer trimestre de 2026.

Concepto	Unidad	Valor AR\$	Notas
Longitud cuadra	m	100	1 cuadra = 100 m
Longitud cruce	m	8	Ancho típico de calzada
Ancho franja verde simple	m	1	Cruce doble sentido
Ancho franja verde doble	m	2	Cruce doble sentido
Ancho línea blanca	m	0,1	Demarcación
Factor línea discontinua		0,5	0-1 (proporción pintada)
Pictogramas por cuadra	u	1	1 cada 100 m
Área por pictograma	m²/u	1	Aprox. 1 m² por símbolo
% segregación (intermedia)		0,8	Porción de cuadra con separador
Separación delineadores	m	x	conforme criterio de seguridad vial
Microesferas (consumo)	kg/m²	0,3	Consumo por m² pintado
Pintura blanca con microesferas	ARS/m²	5767	Demarcación amarilla alto desgaste
Pintura verde con microesferas	ARS/m²	5767	Cruce verde alto desgaste
Microesferas (precio)	ARS/kg	6000	
Señal vertical	ARS/u	50000	Incluye poste + cartel
Gestión tránsito obra	ARS/lote	0	Mano de obra municipal.
Proyecto (prorratable)	ARS/lote	0	Sin erogación incremental estimada,
Preparación superficie	ARS/lote	0	comprendida en estructura salarial vigente.
Separador físico	ARS/m	132186	Elemento segregador modular de 1.8m c/u
MO separador	ARS/m	0	Mano de obra municipal.
			Sin erogación incremental estimada,
			comprendida en estructura salarial vigente.
Delineador	ARS/u	22967	Baliza flexible
Tachas cuadradas	ARS/u	2290	vienen en packs de 10 tachas
Contingencia	%	0,2	Aplicada sobre subtotal directo
U\$S	ARS/U\$S	1500	valor aproximado del dólar en enero 2026

Se utilizaron dos tipologías:

- **Tipo A: Ciclovía Unidireccional.**
- **Tipo B: Ciclovía Bidireccional.**

2. Costos Unitarios por Cuadra (incluyendo cruce)

2.1. Ciclovía Unidireccional (Tipo A)

- Costo sin contingencia: \$436.490,60

- Costo con contingencia: \$523.788,72

Incluye:

- Demarcación horizontal con microesferas.
- Pictogramas.
- Señalización vertical.
- Delineadores flexibles.
- Mano de obra e instalación.
- Cruce/intersección.

Ítem	Unidad	Cantidad	Precio unitario (ARS)	Subtotal (ARS)	Notas
Demarcación blanca con microesferas – 2 líneas laterales	m ²	20	\$ 5.767	\$ 115.340	Ancho línea x longitud; 2 bordes.
Demarcación blanca con microesferas – línea central discontinua	m ²	0	\$ 5.767	\$ -	Usa factor discontinua.
Pictogramas con microesferas (bici + flechas)	m ²	1	\$ 5.767	\$ 5.767	Cantidad x área por pictograma.
Señales verticales	u	1	\$ 50.000	\$ 50.000	Inicio/fin + advertencia.
Delineadores flexibles	u	2	\$ 22.967	\$ 45.934	uno al comienzo y otro al final de la cuadra
Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas en medio de la línea doble blanca cada 10m
Preparación superficial / replanteo	lote	1	\$ -	\$ -	Mano de obra municipal.
Gestión de tránsito y vallado (obra)	lote	1	\$ -	\$ -	Sin erogación incremental estimada,
Proyecto (prorratable)	lote	1	\$ -	\$ -	comprendida en estructura salarial vigente.
SUBTOTAL DIRECTO (cuadra)				\$ 239.941	
Contingencia			20%	\$ 47.988	contingencia del 20%
TOTAL (cuadra)				\$ 287.929	
CRUCE – Pintura verde (rectángulo)	m ²	8	\$ 5.767	\$ 46.136	Ancho franja verde x longitud cruce.
CRUCE – Bordes blanco reflectivos (discontinuos)	m ²	0,8	\$ 5.767	\$ 4.614	2 bordes.
CRUCE - Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas rotadas en medio de la línea doble discontinua blanca
CRUCE – Señales verticales	u	2	\$ 50.000	\$ 100.000	
CRUCE - Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas rotadas antes de la bocacalle
CRUCE – Gestión de tránsito y vallado	lote	1	\$ -	\$ -	Mano de obra municipal. Sin erogación incremental estimada, comprendida en estructura salarial vigente.
SUBTOTAL DIRECTO (cruce)				\$ 196.550	
Contingencia			20%	\$ 39.310	
TOTAL (cruce)				\$ 235.860	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) s/contingencia	AR\$			\$ 436.491	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) c/contingencia	AR\$			\$ 523.789	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) s/contingencia	US\$			\$ 291	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) c/contingencia	US\$			\$ 349	

2.2. Ciclovía Bidireccional (Tipo B)

- Costo sin contingencia: \$773.931,60
- Costo con contingencia: \$928.717,92

Incluye:

- Doble demarcación.
- Línea central discontinua.
- Mayor cantidad de delineadores.
- Señalización reforzada.
- Cruce/intersección.

Ítem	Unidad	Cantidad	Precio unitario (ARS)	Subtotal (ARS)	Notas
Demarcación blanca con microesferas – 2 líneas laterales	m²	20	\$ 5.767	\$ 115.340	Ancho línea × longitud; 2 bordes.
Demarcación blanca con microesferas – línea central discontinua	m²	5	\$ 5.767	\$ 28.835	Usa factor discontinua.
Pictogramas con microesferas (bici + flechas)	m²	2	\$ 5.767	\$ 11.534	Cantidad × área por pictograma.
Señales verticales	u	2	\$ 50.000	\$ 100.000	Inicio/fin + advertencia.
Delineadores flexibles	u	11	\$ 22.967	\$ 252.637	conforme criterio de seguridad vial
Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas en medio de la línea doble blanca cada 10m
Preparación superficial / replanteo	lote	1	\$ -	\$ -	Mano de obra municipal. Sin erogación incremental estimada, comprendida en estructura salarial vigente.
Gestión de tránsito y vallado (obra)	lote	1	\$ -	\$ -	
Proyecto (prorratable)	lote	1	\$ -	\$ -	
SUBTOTAL DIRECTO (cuadra)				\$ 531.246	
Contingencia			20%	\$ 106.249	contingencia del 20%
TOTAL (cuadra)				\$ 637.495	
CRUCE – Pintura verde (rectángulo)	m²	16	\$ 5.767	\$ 92.272	Ancho franja verde × longitud cruce.
CRUCE – Bordes blanco reflectivos (discontinuos)	m²	0,8	\$ 5.767	\$ 4.614	2 bordes.
CRUCE - Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas rotadas en medio de la línea doble discontinua blanca
CRUCE – Señales verticales	u	2	\$ 50.000	\$ 100.000	
CRUCE - Tachas cuadradas reflectivas	u	10	\$ 2.290	\$ 22.900	tachas rotadas antes de la bocacalle
CRUCE – Gestión de tránsito y vallado	lote	1	\$ -	\$ -	Mano de obra municipal. Sin erogación incremental estimada, comprendida en estructura salarial vigente.
SUBTOTAL DIRECTO (cruce)				\$ 242.686	
Contingencia			20%	\$ 48.537	
TOTAL (cruce)				\$ 291.223	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) s/contingencia	AR\$			\$ 773.932	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) c/contingencia	AR\$			\$ 928.718	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) s/contingencia	US\$			\$ 516	
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) c/contingencia	US\$			\$ 619	

3. Cantidad de Cuadras por Tipología

Según relevamiento técnico:

- Cuadras unidireccionales: 288
- Cuadras bidireccionales: 128,5

Total estimado: 416,5 cuadras

Las metas físicas son aproximadas y podrán ajustarse levemente según mediciones técnicas finales.

4. Costo Total por Categoría (con contingencia)

4.1. Tramos Unidireccionales

288 cuadras × \$523.788,72 = **\$150.851.151**

4.2. Tramos Bidireccionales

128,5 cuadras × \$928.717,92 = **\$119.340.252**

5. Mano de Obra Municipal y Costo Presupuestario

La presente estimación presupuestaria contempla que las tareas de ejecución podrán realizarse total o parcialmente mediante personal municipal existente.

Las remuneraciones del personal municipal afectado a dichas tareas forman parte de las partidas ordinarias de personal del Municipio y son devengadas independientemente de su asignación temporal al Programa. En consecuencia, cuando las tareas sean realizadas dentro de la jornada laboral ordinaria mediante personal existente, **no se computa una erogación salarial incremental adicional** dentro del costo de implementación de la Red Integral de Ciclovías presentado en las tablas de los apartados 1 y 2.

Lo anterior no implica considerar que la utilización de personal municipal carezca de costo económico. A efectos presupuestarios se distingue entre:

- a) **costo económico de utilización de recursos existentes**, ya comprendido en la estructura ordinaria del Municipio; y
- b) **costo presupuestario incremental del Programa**, constituido por aquellos gastos adicionales generados específicamente por su implementación.

A efectos demostrativos de capacidad operativa, el Anexo VI contempla como hipótesis de referencia la posibilidad de organizar dos (2) cuadrillas de tres (3) trabajadores, equivalentes a seis (6) agentes simultáneamente afectados a las tareas, sin que dicha composición revista carácter obligatorio.

Las horas extraordinarias, contratación adicional de personal, tercerización de trabajos o cualquier otra erogación laboral específicamente originada por la ejecución del Programa, en caso de resultar necesarias, deberán imputarse como costo del mismo y ser incorporadas a los informes de ejecución presupuestaria previstos en el Artículo 15°.

6. Costo Total del Proyecto

Total general con contingencia: \$270.191.404

Los valores se presentan con redondeo a efectos expositivos.

Este valor incluye:

- Demarcación
- Señalización
- Elementos físicos
- Intersecciones
- Mano de obra municipal ejecutada con recursos humanos existentes, sin erogación salarial incremental estimada.
- Contingencia técnica

7. Impacto Presupuestario

- **Presupuesto Municipal 2026 estimado:**
≈ \$30.493.000.000
- **Impacto total del proyecto sobre un ejercicio anual:**
\$270.191.404 ÷ \$30.493.000.000 ≈ 0,886%

La estimación financiera precedente no presupone la incorporación de una estructura específica de personal para la ejecución de la Red. Conforme se desarrolla en el Anexo VI, la escala de recursos humanos necesaria resulta reducida respecto de la dotación municipal existente, pudiendo las tareas organizarse mediante cuadrillas constituidas con personal municipal disponible y compatibilizarse con las restantes funciones operativas de la Autoridad de Aplicación.

8. Programa Plurianual de Ejecución

Se establece ejecución progresiva en tres ejercicios, estimada a valores constantes y sin actualización inflacionaria:

Año	% ejecución esperada	Inversión estimada
2027	33,4%	\$90.188.361
2028	31,9%	\$86.299.234
2029	34,7%	\$93.703.808

Los porcentajes de inversión anual no coinciden necesariamente con los porcentajes de avance físico, debido a la diferente composición de tramos unidireccionales y bidireccionales en cada etapa.

Impacto anual promedio aproximado:

- **2027 → 0,296% del presupuesto a valores constantes.**
- **2028 → 0,283% del presupuesto a valores constantes.**
- **2029 → 0,307% del presupuesto a valores constantes.**

9. Actualización de Valores

Los valores expresados en el presente Anexo corresponden a precios del primer trimestre de 2026 y podrán actualizarse conforme variación de índices oficiales de costos de construcción e inflación publicados por organismos nacionales o provinciales.

10. Conclusión Presupuestaria

La inversión acumulada requerida para la construcción de la Red Integral de Ciclovías:

- **No supera el 1,0% de un presupuesto anual total.**
- **No requiere endeudamiento.**
- **Puede financiarse mediante reasignación de partidas no esenciales.**
- **La ejecución podrá implementarse mediante la conformación de dos cuadrillas de tres (3) personas cada una, organizadas con personal municipal existente. Conforme a los últimos datos publicados por el Municipio en su sitio web y relevados para la presente estimación, la dotación municipal total asciende a cuatrocientas setenta y cuatro (474) personas, entre personal permanente y transitorio, de las cuales ciento treinta y seis (136) se encuentran asignadas a Obras y Servicios Públicos. En consecuencia, la afectación de dos cuadrillas totalizando seis (6) personas representa aproximadamente el 4,41% del personal de Obras y Servicios Públicos y el 1,27% de la dotación municipal total, sin requerir necesariamente la incorporación de nuevo personal ni generar erogaciones salariales incrementales, en tanto las tareas sean desarrolladas por personal existente dentro de su régimen habitual de trabajo.**
- **Es técnicamente proporcional al riesgo vial diagnosticado.**

Fuentes de financiamiento propuestas que son reasignables sin afectar servicios esenciales:

- **Publicidad y propaganda no esencial.**
- **Servicios accesorios no estratégicos.**
- **Otras partidas cuya reasignación determine el Departamento Ejecutivo conforme la normativa presupuestaria vigente.**

ANEXO VI

Descripción detallada del trazado por arterias y tipología y cronograma anual de ejecución por etapas.

1. ESTRUCTURA GENERAL

La Red Integral de Ciclovías se compone de:

- 288 cuadras de tipología unidireccional (U).
- 128,5 cuadras de tipología bidireccional (B).

Total estimado: 416,5 cuadras

Longitud estimada total: 41,65 km.

Las metas físicas podrán ajustarse $\pm 5\%$ por medición técnica definitiva.

Cada tramo de la Red Integral de Ciclovías se identifica mediante un código correlativo, desde “T1” hasta “T89”. Dichos códigos se utilizan como referencia común entre el presente Anexo, el trazado gráfico del Anexo II y el cronograma de ejecución por etapas.

ETAPA I – EJERCICIO 2027

Meta física: 39,9% del total – 166 cuadras aprox. (16,6 km)

Corredores estructurales principales

Prioridad:

- Entornos escolares críticos.
- Corredores con mayor flujo vehicular.
- Intersecciones de mayor siniestralidad.

Tramo	Calle / Avenida	Desde	Hasta	Tipo	Cuadras
T1	Av. Independencia	Av. Rivadavia	C. Pellegrini	U	4
T2	Av. Independencia	F. Ameghino	Av. L. de la Torre	U	4
T3	Av. L. de la Torre	Dentesano Bis	Av. Independencia	U	2,5
T4	Av. Rivadavia	Av. Independencia	R. Balbín	U	2,5
T5	Av. Rivadavia	R. Balbín	Av. Independencia	U	2,5
T6	Av. L. de la Torre	Av. Independencia	Dentesano Bis	U	2,5
T7	J. Ingenieros	Av. L. de la Torre	9 de Julio	U	7
T8	9 de Julio	J. Ingenieros	Av. H. Yrigoyen	U	2
T9	Bolívar	Av. H. Yrigoyen	E. Zaballos	U	2
T10	E. Zaballos	9 de Julio	Av. Rivadavia	U	7
T11	E. López	E. Zaballos	Av. H. Yrigoyen	U	2
T12	Italia	Av. H. Yrigoyen	J. Ingenieros	U	2
T13	F. Ameghino	J. Ingenieros	Av. Independencia	U	2
T14	C. Pellegrini	Av. Independencia	E. Zaballos	U	2
T15	25 de Mayo	9 de Julio	Av. L. de la Torre	U	7
T16	J. B. Justo	Av. Rivadavia	Bolívar	U	7
T17	Av. Sarmiento	J. B. Justo	San Juan	U	5,5
T18	Av. Sarmiento	San Juan	J. B. Justo	U	5,5
T19	Av. Belgrano	25 de Mayo	G. Miretti	U	7
T20	Av. Belgrano	G. Miretti	25 de Mayo	U	7
T21	Av. H. Yrigoyen	E. López	Gral. Güemes	U	12
T22	Av. H. Yrigoyen	Gral. Paz	Italia	U	12
T23	J. B. Justo	E. López	A. Actis	U	11
T24	A. Actis	J. B. Justo	Gral. Güemes	U	2
T25	E. Zaballos	A. Actis	A. Frondizi	U	4
T26	Gral Güemes	A. Actis	A. Rotania	U	2
T27	A. Rotania	Gral. Güemes	C. Pellegrini	U	12
T28	A. Frondizi	J. B. Justo	A. Rotania	U	3
T29	C. Pellegrini	E. Zaballos	N. Avellaneda	U	3
T30	N. Avellaneda	C. Pellegrini	Av. Sarmiento	U	1
T31	Colón	Av. H. Yrigoyen	O. Leguizamón	B	5
T32	O. Leguizamón	Av. H. Yrigoyen	F. Dentesano	U	3
T33	F. Dentesano	O. Leguizamón	Av. L. de la Torre	U	10
T34	Av. L. de la Torre	Dentesano Bis	Tucumán	B	3

Subtotal Etapa I:

- 16,6 km aproximados
- 166 cuadras

ETAPA II – EJERCICIO 2028

Meta física: 34,5% del total – 143,5 cuadras aprox. (14,35 km)

Conectores barriales e integración intermedia

Objetivo:

- Garantizar continuidad entre corredores principales.
- Completar conectividad entre instituciones educativas y clubes.

Tramo	Calle / Avenida	Desde	Hasta	Tipo	Cuadras
T35	A. Rotania	C. Pellegrini	Av. Rivadavia	U	4
T36	B. Mitre	F. Dentesano	Av. Independencia	U	3
T37	Santa Fe	Av. Independencia	A. Rotania	U	4
T38	1 de Mayo	A. Rotania	Av. Independencia	U	4
T39	J. B. Alberdi	Av. Independencia	Chaco	U	8
T40	Chaco	J. B. Alberdi	Av. Belgrano	U	2
T41	F. Ameghino	Chaco	J. Ingenieros	U	6
T42	Av. Belgrano	G. Miretti	N. Oroño	U	7
T43	Av. Belgrano	N. Oroño	G. Miretti	U	7
T44	Río Negro	Av. Belgrano	F. Ameghino	U	1
T45	F. Ameghino	Río Negro	Chaco	U	6
T46	Formosa	F. Ameghino	Av. Belgrano	U	1
T47	G. Miretti	Av. Belgrano	E. Montalbeti	U	3
T48	E. Montalbeti	G. Miretti	J. B. V. Mitri	U	0,5
T49	J. B. V. Mitri	E. Montalbeti	Av. L. de la Torre	B	7
T50	Av. L. de la Torre	J. B. V. Mitri	Tucumán	B	1
T51	9 de Julio	J. B. V. Mitri	J. Ingenieros	U	4
T52	Perú	Av. H. Yrigoyen	E. Zeballos	U	2
T53	Brasil	E. Zeballos	Av. H. Yrigoyen	U	2
T54	España	Av. H. Yrigoyen	Colón	U	1,5
T55	Madrid	Colón	Av. H. Yrigoyen	U	1
T56	A. Frondizi	Av. H. Yrigoyen	J. B. Justo	U	1
T57	Av. Sarmiento	San Juan	J. G. Bosch	U	6
T58	J. G. Bosch	Av. Sarmiento	A. Storni	U	1
T59	A. Storni	J. G. Bosch	1 de Mayo	U	1
T60	1 de Mayo	A. Storni	Av. Sarmiento	U	1
T61	Av. Sarmiento	1 de Mayo	San Juan	U	6
T62	Av. H. Yrigoyen	Gral. Güemes	Zapiola	U	5
T63	Av. H. Yrigoyen	Zapiola	Gral. Paz	U	5
T64	O. Leguizamón	F. Dentesano	Rafaela	U	5
T65	Rafaela	O. Leguizamón	E. Montalbeti	B	2
T66	E. Montalbeti	Rafaela	G. Miretti	B	3
T67	J. B. V. Mitri	E. Montalbeti	O. Leguizamón	U	3
T68	Dentesano Bis	Av. L. de la Torre	Av. Moreno	U	1,5
T69	Dentesano Bis	Av. Moreno	Av. L. de la Torre	U	1,5
T70	Balbín	Av. Rivadavia	Av. Moreno	B	1,5
T71	Av. Moreno	Balbín	Entre Ríos Bis	B	13
T72	Av. E. Perón	Av. Moreno	C. Grierson	U	6
T73	Av. E. Perón	C. Grierson	Av. Moreno	U	6

Subtotal Etapa II:

- 14,35 km aproximados
- 143,5 cuadras

ETAPA III – EJERCICIO 2029

Meta física: saldo restante hasta completar el 100%– 107 cuadras aprox. (10,7 km)

Cierre de red y tramos complementarios

Objetivo:

- Cierre de red completa.
- Integración final con sectores periféricos.
- Consolidación del sistema continuo.

Tramo	Calle / Avenida	Desde	Hasta	Tipo	Cuadras
T74	Rafaela	O. Leguizamón	Gral. Paz	B	12
T75	Gral. Paz	Rafaela	Av. H. Yrigoyen	B	5
T76	Gral. Güemes	Av. H. Yrigoyen	Lainez	B	6
T77	Lainez	Gral. Güemes	Av. Rivadavia	B	15
T78	Av. Rivadavia	Lainez	Balbín	B	4
T79	Balbín	Av. Moreno	Martínez y Marquínez	B	4
T80	Martínez y Marquínez	Balbín	Dentesano Bis	B	4
T81	Dentesano Bis	Martínez y Marquínez	Av. Moreno	B	4
T82	Tte. Gral. Richieri	Entre Ríos Bis	J. B. V. Mitri	B	7
T83	Av. L. de la Torre	Tte. Gral. Richieri	J. B. V. Mitri	B	1
T84	Gral. Güemes	Lainez	San Juan	B	5
T85	San Juan	Av. Belgrano	M. Teresa de Calcuta	B	20
T86	Santa Cruz	San Juan	Gral. Güemes	U	4
T87	M. Teresa de Calcuta	San Juan	Av. República Argentina	B	6
T88	Av. República Argentina	M. Teresa de Calcuta	Rómulo Bonzi	U	5
T89	Av. República Argentina	Rómulo Bonzi	M. Teresa de Calcuta	U	5

Subtotal Etapa III:

- 10,7 km aproximados
- 107 cuadras

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

La priorización de cada etapa responde a:

- Proximidad a establecimientos educativos.
- Conectividad con clubes deportivos.
- Volumen de tránsito vehicular.
- Historial de siniestralidad.
- Continuidad física de red.

3. TRAMOS DE INTEGRACIÓN CON CAMINOS SEGUROS

Los tramos definidos como Caminos Seguros en la Ordenanza 2971/2021 se integran estructuralmente a la red, consolidándose mediante demarcación permanente y continuidad física.

4. AJUSTES TÉCNICOS

La Autoridad de Aplicación podrá realizar ajustes menores en:

- Ancho de implantación.
- Lado de ejecución.
- Cantidad exacta de cuadras por tramo.

Siempre que:

- No se reduzca en más de un cinco por ciento (5%) la extensión total estimada de la Red Integral de Ciclovías ni se afecte su objetivo de conectividad integral.
- No se reduzca el nivel de protección.
- Se informe en el reporte cuatrimestral correspondiente.

5. CAPACIDAD OPERATIVA Y FACTIBILIDAD DE EJECUCIÓN

Las intervenciones requeridas para la ejecución de la Red Integral de Ciclovías consisten principalmente en tareas de replanteo y preparación superficial, demarcación horizontal, aplicación de pintura vial y microesferas reflectivas, colocación de tachas y delineadores, instalación de señalización vertical y tratamiento de intersecciones y bocacalles conforme las especificaciones previstas en el Anexo IV.

Por sus características, dichas tareas podrán ser ejecutadas total o parcialmente mediante personal y equipamiento municipal existente, sin requerir necesariamente la conformación de una estructura permanente adicional.

A efectos de evaluar la factibilidad operativa del cronograma establecido, se adopta como hipótesis de referencia, de carácter indicativo y no vinculante, la organización de dos (2) cuadrillas integradas por tres (3) trabajadores cada una, permitiendo desarrollar dos frentes de trabajo simultáneos o distribuir secuencialmente las distintas tareas necesarias para cada tramo.

Conforme la nómina de personal municipal publicada correspondiente al mes de abril de 2026 y la nómina de funcionarios relevada para el mismo ejercicio, se identifica una dotación del orden de cuatrocientas setenta y cuatro (474) personas. Asimismo, la nómina de abril de 2026 identifica noventa y tres (93) agentes de planta permanente y cuarenta y tres (43) agentes transitorios, totalizando ciento treinta y seis (136) trabajadores formalmente asignados a Obras y Servicios Públicos.

En consecuencia, una dotación simultánea de seis (6) trabajadores organizada en dos cuadrillas de tres (3) personas representa aproximadamente:

- a) el uno coma tres por ciento (1,3%) de la dotación municipal relevada; y
- b) el cuatro coma cuatro por ciento (4,4%) del personal permanente y transitorio formalmente asignado a Obras y Servicios Públicos.

Estos porcentajes se incorporan exclusivamente como referencia para demostrar la escala relativa de los recursos humanos requeridos y no implican la afectación exclusiva o permanente de dichos trabajadores al Programa.

Como referencia de productividad, una capacidad equivalente a aproximadamente diez (10) cuerdas cada tres (3) semanas por frente de trabajo, combinada con la posibilidad de organizar frentes simultáneos, resulta compatible con las metas anuales previstas. La organización de dos cuadrillas permite, adicionalmente, disponer de margen operativo frente a contingencias climáticas, logísticas, disponibilidad de materiales u otras necesidades operativas municipales.

La composición efectiva de las cuadrillas, la asignación del personal, la secuencia de los trabajos y los rendimientos de ejecución serán determinados por la Autoridad de Aplicación, pudiendo utilizar esquemas diferentes cuando resulten técnica u

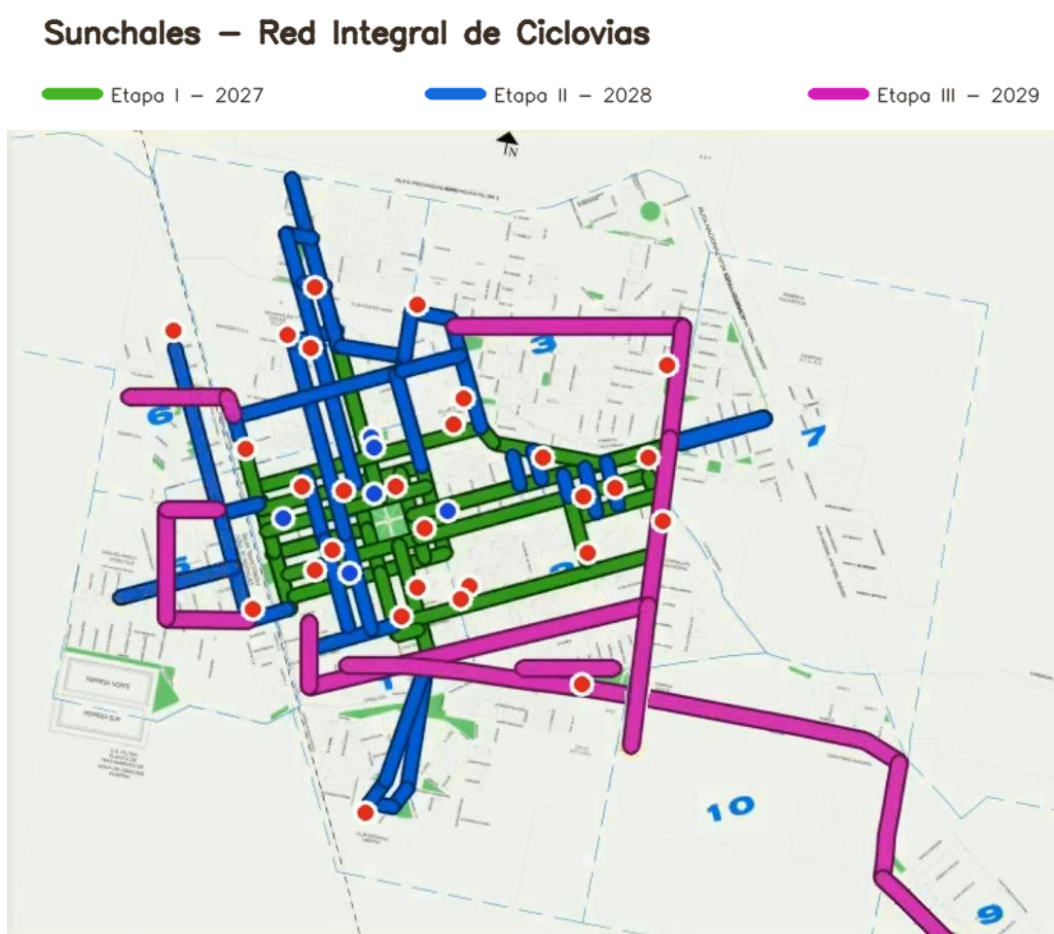
operativamente más eficientes, siempre que se asegure el cumplimiento de las metas establecidas en el presente Anexo.

En adjunto digital “Animación_Ciclovía_Sunchales.mp4” se puede visualizar una animación ilustrativa que muestra una proyección del avance progresivo de la ejecución de la Red Integral de Ciclovías, siguiendo secuencialmente los tramos T1 a T89 indicados en las tablas del apartado 1, correspondientes a las tres etapas previstas para los ejercicios 2027, 2028 y 2029.

6. META GLOBAL

- 2027: 39,9% ejecutado.
- 2028: 74,4% acumulado.
- 2029: 100% completado.

Se presenta a continuación una imagen que muestra el desarrollo de la red de bicisendas implementada a lo largo de los tres años.



7. CIERRE DE EJECUCIÓN

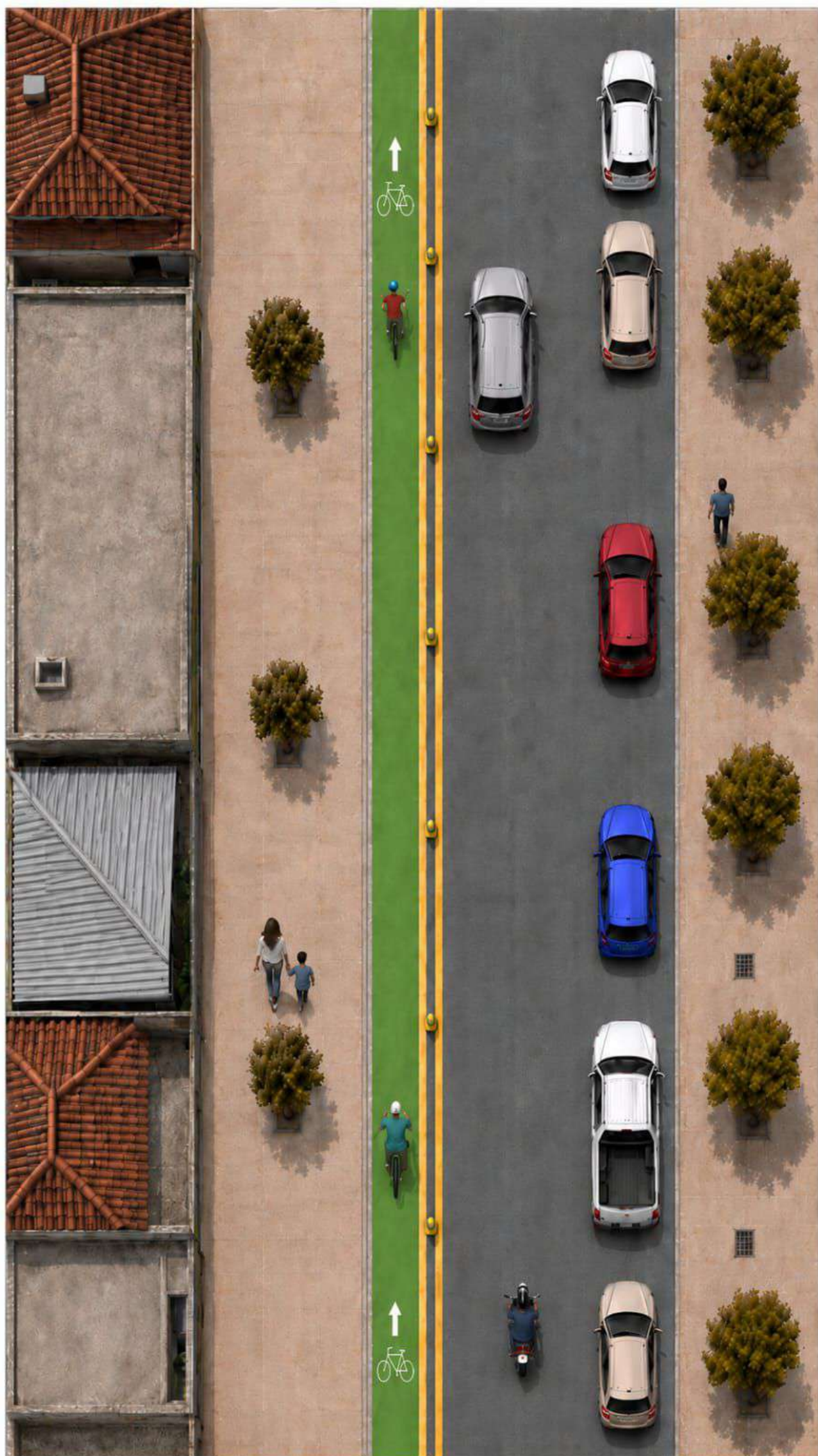
Al 31 de diciembre de 2029 deberá encontrarse ejecutado el 100% de la Red Integral de Ciclovías prevista en el presente Anexo, garantizando continuidad física y operativa del sistema.

8. MANTENIMIENTO Y MEJORA CONTINUA

A partir del 1 de enero de 2027, el presupuesto municipal anual deberá contar con una línea de asignación presupuestaria para mantenimiento general del circuito de ciclovía y para acciones de mejora continua, como por ejemplo, la incorporación paulatina de separadores físicos a lo largo del trazado de doble línea blanca que demarca las ciclovías.





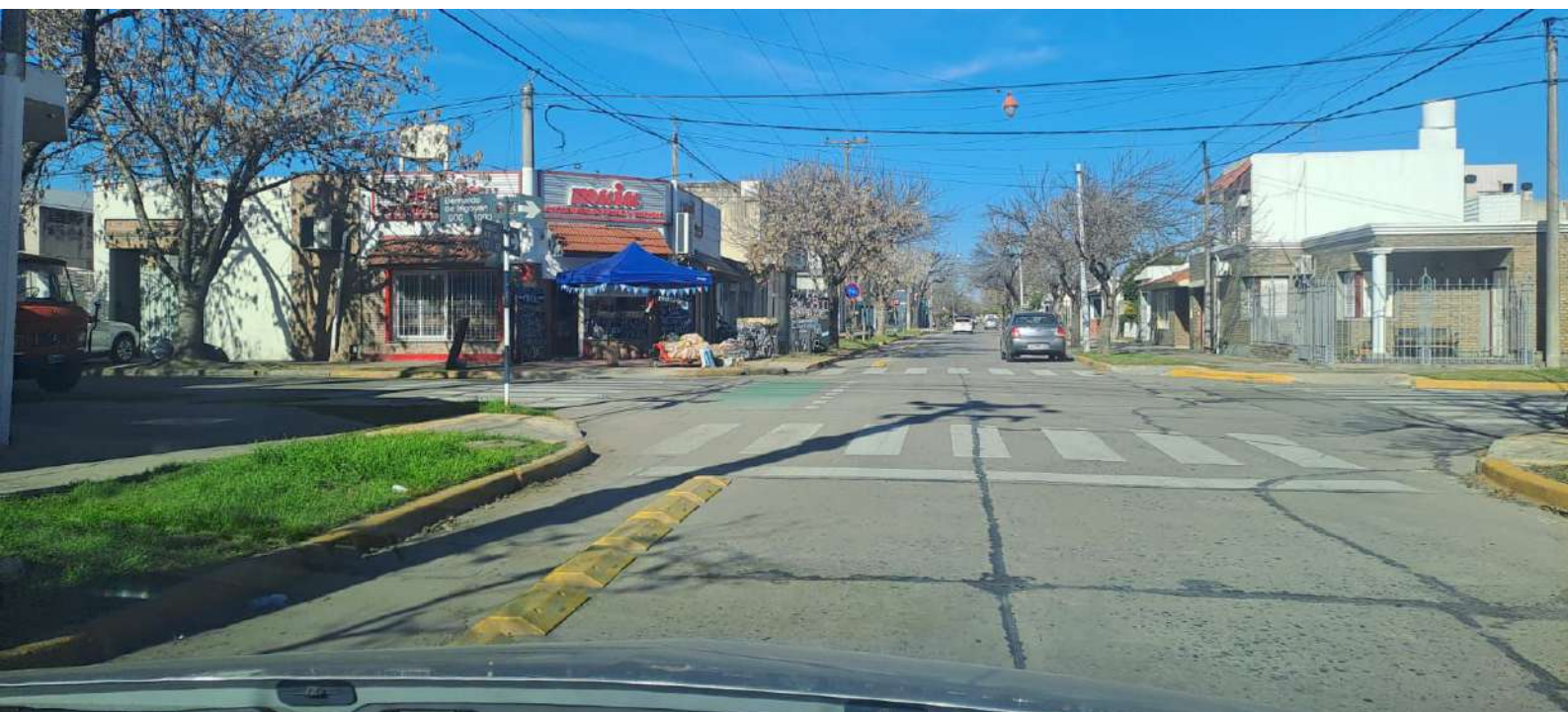
















Concepto	Simple (ARS)	Simple (US\$)	Doble (ARS)	Doble (US\$)
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) s/contingencia	\$ 436,491	\$ 291	\$ 773,932	\$ 516
TOTAL GENERAL (cuadra + cruce) c/contingencia	\$ 523,789	\$ 349	\$ 928,718	\$ 619

Cantidad de calles por categoría	\$ 336	\$ 336	\$ 200	\$ 200
----------------------------------	--------	--------	--------	--------

Costo total por categoría s/contingencia	\$ 146,660,842	\$ 97,774	\$ 154,786,320	\$ 103,191
Costo total por categoría c/contingencia	\$ 175,993,010	\$ 117,329	\$ 185,743,584	\$ 123,829

Costo total del proyecto s/contingencia en AR\$	\$ 301,447,162
Costo total del proyecto c/contingencia en AR\$	\$ 361,736,594
Costo total del proyecto s/contingencia en US\$	\$ 200,965
Costo total del proyecto c/contingencia en US\$	\$ 241,158

Etapla I - 2027**Corredores estructurales principales**

Tramo	Calle / Avenida	Desde
T1	Av. Independencia	Av. Rivadavia
T2	Av. Independencia	F. Ameghino
T3	Av. L. de la Torre	Dentesano Bis
T4	Av. Rivadavia	Av. Independencia
T5	Av. Rivadavia	R. Balbín
T6	Av. L. de la Torre	Av. Independencia
T7	J. Ingenieros	Av. L. de la Torre
T8	9 de Julio	J. Ingenieros
T9	Bolívar	Av. H. Yrigoyen
T10	E. Zeballos	9 de Julio
T11	E. López	E. Zeballos
T12	Italia	Av. H. Yrigoyen
T13	F. Ameghino	J. Ingenieros
T14	C. Pellegrini	Av. Independencia
T15	25 de Mayo	9 de Julio
T16	J. B. Justo	Av. Rivadavia
T17	Av. Sarmiento	J. B. Justo
T18	Av. Sarmiento	San Juan
T19	Av. Belgrano	25 de Mayo
T20	Av. Belgrano	G. Miretti
T21	Av. H. Yrigoyen	E. López
T22	Av. H. Yrigoyen	Gral. Paz
T23	J. B. Justo	E. López
T24	A. Actis	J. B. Justo
T25	E. Zeballos	A. Actis
T26	Gral Güemes	A. Actis
T27	A. Rotania	Gral. Güemes
T28	A. Frondizi	J. B. Justo
T29	C. Pellegrini	E. Zeballos
T30	N. Avellaneda	C. Pellegrini
T31	Colón	Av. H. Yrigoyen
T32	O. Leguizamón	Av. H. Yrigoyen
T33	F. Dentesano	O. Leguizamón
T34	Av. L. de la Torre	Dentesano Bis

Etapla II - 2028**Conectores barriales e integración intermedia**

Tramo	Calle / Avenida	Desde
T35	A. Rotania	C. Pellegrini
T36	B. Mitre	F. Dentesano
T37	Santa Fe	Av. Independencia
T38	1 de Mayo	A. Rotania
T39	J. B. Alberdi	Av. Independencia
T40	Chaco	J. B. Alberdi
T41	F. Ameghino	Chaco
T42	Av. Belgrano	G. Miretti
T43	Av. Belgrano	N. Oroño
T44	Río Negro	Av. Belgrano
T45	F. Ameghino	Río Negro
T46	Formosa	F. Ameghino
T47	G. Miretti	Av. Belgrano
T48	E. Montalbetti	G. Miretti
T49	J. B. V. Mitri	E. Montalbetti
T50	Av. L. de la Torre	J. B. V. Mitri
T51	9 de Julio	J. B. V. Mitri
T52	Perú	Av. H. Yrigoyen
T53	Brasil	E. Zeballos
T54	España	Av. H. Yrigoyen
T55	Madrid	Colón
T56	A. Frondizi	Av. H. Yrigoyen
T57	Av. Sarmiento	San Juan
T58	J. G. Bosch	Av. Sarmiento
T59	A. Storni	J. G. Bosch
T60	1 de Mayo	A. Storni
T61	Av. Sarmiento	1 de Mayo
T62	Av. H. Yrigoyen	Gral. Güemes
T63	Av. H. Yrigoyen	Zapiola
T64	O. Leguizamón	F. Dentesano
T65	Rafaela	O. Leguizamón
T66	E. Montalbetti	Rafaela
T67	J. B. V. Mitri	E. Montalbetti
T68	Dentesano Bis	Av. L. de la Torre
T69	Dentesano Bis	Av. Moreno
T70	Balbín	Av. Rivadavia
T71	Av. Moreno	Balbín
T72	Av. E. Perón	Av. Moreno
T73	Av. E. Perón	C. Grierson

Etapla III - 2029**Cierre de red y conectores complementarios**

Tramo	Calle / Avenida	Desde
T74	Rafaela	O. Leguizamón
T75	Gral. Paz	Rafaela
T76	Gral. Güemes	Av. H. Yrigoyen
T77	Lainez	Gral. Güemes
T78	Av. Rivadavia	Lainez
T79	Balbín	Av. Moreno
T80	Martínez y Marquínez	Balbín
T81	Dentesano Bis	Martínez y Marquínez
T82	Tte. Gral. Richieri	Entre Ríos Bis
T83	Av. L. de la Torre	Tte. Gral. Richieri
T84	Gral. Güemes	Lainez
T85	San Juan	Av. Belgrano
T86	Santa Cruz	San Juan
T87	M. Teresa de Calcuta	San Juan
T88	Av. República Argentina	M. Teresa de Calcuta
T89	Av. República Argentina	Rómulo Bonzi

total	416.5
U	288
B	128.5

Hasta	Tipo	Cuadras
C. Pellegrini	U	4
Av. L. de la Torre	U	4
Av. Independencia	U	2.5
R. Balbín	U	2.5
Av. Independencia	U	2.5
Dentesano Bis	U	2.5
9 de Julio	U	7
Av. H. Yrigoyen	U	2
E. Zeballos	U	2
Av. Rivadavia	U	7
Av. H. Yrigoyen	U	2
J. Ingenieros	U	2
Av. Independencia	U	2
E. Zeballos	U	2
Av. L de la Torre	U	7
Bolívar	U	7
San Juan	U	5.5
J. B. Justo	U	5.5
G. Miretti	U	7
25 de Mayo	U	7
Gral. Güemes	U	12
Italia	U	12
A. Actis	U	11
Gral. Güemes	U	2
A. Frondizi	U	4
A. Rotania	U	2
C. Pellegrini	U	12
A. Rotania	U	3
N. Avellaneda	U	3
Av. Sarmiento	U	1
O. Leguizamón	B	5
F. Dentesano	U	3
Av. L. de la Torre	U	10
Tucumán	B	3

Hasta	Tipo	Cuadras
Av. Rivadavia	U	4
Av. Independencia	U	3
A. Rotania	U	4
Av. Independencia	U	4
Chaco	U	8
Av. Belgrano	U	2
J. Ingenieros	U	6
N. Oroño	U	7
G. Miretti	U	7
F. Ameghino	U	1
Chaco	U	6
Av. Belgrano	U	1
E. Montalbetti	U	3
J. B. V. Mitri	U	0.5
Av. L. de la Torre	B	7
Tucumán	B	1
J. Ingenieros	U	4
E. Zeballos	U	2
Av. H. Yrigoyen	U	2
Colón	U	1.5
Av. H. Yrigoyen	U	1
J. B. Justo	U	1
J. G. Bosch	U	6
A. Storni	U	1
1 de Mayo	U	1
Av. Sarmiento	U	1
San Juan	U	6
Zapiola	U	5
Gral. Paz	U	5
Rafaela	U	5
E. Montalbetti	B	2
G. Miretti	B	3
O. Leguizamón	U	3
Av. Moreno	U	1.5
Av. L. de la Torre	U	1.5
Av. Moreno	B	1.5
Entre Ríos Bis	B	13
C. Grierson	U	6
Av. Moreno	U	6

Hasta	Tipo	Cuadras
Gral. Paz	B	12
Av. H. Yrigoyen	B	5
Lainez	B	6
Av. Rivadavia	B	15
Balbín	B	4
Martínez y Marquínez	B	4
Dentesano Bis	B	4
Av. Moreno	B	4
J. B. V. Mitri	B	7
J. B. V. Mitri	B	1
San Juan	B	5
M. Teresa de Calcuta	B	20
Gral. Güemes	U	4
Av. República Argentina	B	6
Rómulo Bonzi	U	5
M. Teresa de Calcuta	U	5

etapa I	166	40%	U	158
etapa II	143.5	34%		116
etapa III	107	26%		14
	totales			288

dinero por cuadra \$ 523,788.72

\$ 90,188,361.12	33.4%	\$ 82,758,617.76
\$ 86,299,234.32	31.9%	\$ 60,759,491.52
\$ 93,703,808.64	34.7%	\$ 7,333,042.08

\$ 270,191,404.08

B

8
27.5
93
128.5

\$ 928,717.92

\$ 150,851,151.36 \$ 119,340,252.72

\$ 7,429,743.36

\$ 25,539,742.80

\$ 86,370,766.56

