

Mar del Plata, 27 de mayo de 2026.-

Sr. Presidente

Honorable Concejo Deliberante

Dr. Luis Emiliano Recalt

S _____ / _____ D

VISTO

La necesidad de establecer un régimen integral, moderno y equitativo para la prestación de la actividad de transporte individual de personas en el Partido de General Pueyrredon, comprendiendo taxis, remises y plataformas digitales, en el marco de la transformación tecnológica del sistema de movilidad urbana;

Las distintas iniciativas legislativas, proyectos de ordenanza y presentaciones efectuadas por asociaciones de conductores, empresas del sector y entidades representativas de taxis y remises;

La vigencia de marcos normativos locales actualmente fragmentados, entre ellos las Ordenanzas N° 4471 (taxis) y N° 9294 (remises), así como sus modificatorias, que responden a un esquema regulatorio previo a la incorporación masiva de plataformas digitales;

Y los antecedentes normativos desarrollados en distintas ciudades del país que han avanzado en la regulación de plataformas de transporte, incorporando criterios de registro, control, tributación y radicación local de la actividad;

CONSIDERANDO

Que el artículo 123 de la Constitución Nacional reconoce la autonomía municipal, facultando a los municipios a dictar sus propias normas en materia de transporte y ordenamiento urbano;

Que los artículos 190 y 191 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires y el Decreto-Ley Nº 6769/58 (Ley Orgánica de las Municipalidades) otorgan a los gobiernos locales el poder de policía sobre el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción;

Que el sistema actual de transporte individual de pasajeros en el Partido de General Pueyrredon se encuentra estructurado sobre regímenes diferenciados, desactualizados y asimétricos, generando inequidades regulatorias entre taxis, remises y prestaciones realizadas mediante plataformas digitales;

Que la irrupción de plataformas tecnológicas ha modificado sustancialmente la forma en que los usuarios demandan y hacen uso de las distintas formas de movilidad urbana, incorporando nuevas herramientas digitales, medios de pago electrónicos y sistemas de geolocalización, lo que torna imprescindible una actualización normativa integral;

Que los proyectos presentados en el ámbito local evidencian consensos básicos en torno a la necesidad de: crear registros municipales de prestadores, exigir condiciones mínimas de seguridad, establecer responsabilidades claras, y garantizar mecanismos de control estatal;

Que, asimismo, los sectores tradicionales del transporte han manifestado su preocupación por la existencia de competencia desleal derivada de diferencias regulatorias, proponiendo avanzar hacia un esquema que iguale condiciones operativas y económicas entre todos los prestadores;

Que el análisis comparado de normativa nacional permite identificar antecedentes relevantes como:

- Ciudad de Rosario, cuya ordenanza establece la obligatoriedad de inscripción de plataformas, exigencia de domicilio legal en la ciudad y designación de representante local;

- Ciudad de Santa Fe, que incorpora además una alícuota del uno por ciento (1%) sobre cada viaje, consolidando un esquema de tributación específico para la actividad;
- Otros municipios del país que han avanzado en sistemas de registro, trazabilidad de viajes, control de vehículos y responsabilidad solidaria entre conductores y plataformas;

Que dichos antecedentes demuestran la viabilidad de un modelo que combine libertad de acceso a la actividad con reglas claras de control, fiscalización y tributación, evitando tanto la sobre regulación como la ausencia de normas;

Que resulta necesario superar el actual esquema fragmentado mediante la creación de un régimen único y unificado de movilidad, que elimine distorsiones, simplifique la normativa vigente y garantice igualdad de condiciones para todos los actores;

Que, en tal sentido, corresponde avanzar en la derogación integral de la normativa vigente en materia de taxis, remises y servicios incompatibles, a fin de evitar superposiciones, contradicciones y vacíos regulatorios;

Que, a los efectos de garantizar un adecuado control fiscal y equidad tributaria, resulta razonable establecer una tasa de inspección, seguridad e higiene del uno por ciento (1%) aplicable sobre la facturación total generada, aplicable a todos los prestadores del sistema con excepción de los taxis que operen bajo el régimen tradicional;

Que, asimismo, y en línea con los antecedentes nacionales analizados, resulta imprescindible exigir: que los conductores cuenten con domicilio real en el Partido de General Pueyrredon, que las empresas, agencias y plataformas digitales constituyan domicilio legal en la jurisdicción, y que designen representantes locales responsables, a fin de garantizar la sujeción efectiva al control municipal y la protección de los usuarios;

Que el nuevo régimen debe fundarse en principios de igualdad, libertad de competencia, responsabilidad, seguridad y protección del usuario, promoviendo un sistema eficiente, moderno y sostenible;

Que el Estado municipal no puede permanecer ajeno a la transformación del sistema de movilidad, debiendo asumir un rol activo en su regulación, evitando tanto la anomia como el exceso de intervención;

Que, en consecuencia, corresponde dictar una ordenanza que establezca un marco normativo integral, equitativo y razonable, que permita el desarrollo de la actividad bajo reglas claras, previsibles y aplicables a todos los prestadores por igual;

Por los motivos expuestos los concejales abajo firmantes proponen para su tratamiento y posterior sanción el siguiente proyecto de:

ORDENANZA

CAPÍTULO I – CREACIÓN DEL SISTEMA

Artículo 1º.- Objeto. Créase el Sistema Unificado de Movilidad Individual de Personas en el Partido de General Pueyrredon, el cual comprenderá toda prestación onerosa de transporte individual de pasajeros, cualquiera sea su modalidad de contratación, canal de intermediación o tecnología utilizada, incluyendo la actividad desarrollada mediante taxis, remises, agencias, plataformas digitales o cualquier otro sistema presente o futuro que implique el traslado de personas a cambio de una contraprestación económica.

CAPÍTULO II – PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 2º.- Principios. El Sistema Unificado de Movilidad Individual de Personas se regirá por los siguientes principios rectores, que deberán orientar la interpretación y aplicación de la presente ordenanza y su reglamentación:

- a) Igualdad regulatoria, garantizando condiciones equitativas para todos los prestadores;
- b) Libre acceso a la actividad, sin establecimiento de cupos, limitaciones arbitrarias ni barreras injustificadas de ingreso;
- c) Protección integral del usuario, asegurando condiciones adecuadas de seguridad, información, calidad de la prestación y acceso a mecanismos de reclamo;
- d) Seguridad vial, promoviendo el cumplimiento de las normas de tránsito y condiciones técnicas de los vehículos;
- e) Transparencia y trazabilidad, permitiendo el registro, control y seguimiento de los viajes realizados;
- f) Responsabilidad de los prestadores, tanto individuales como empresariales;
- g) Razonabilidad regulatoria, evitando cargas innecesarias que afecten el desarrollo de la actividad.

CAPÍTULO III – REGISTRO ÚNICO

Artículo 3º.- Creación del Registro. Créase el Registro Único Municipal de Prestadores de Movilidad Individual de Personas, el cual funcionará en formato digital, será de carácter obligatorio, público y gratuito, y constituirá requisito indispensable para el desarrollo de la actividad en el ámbito del Partido de General Pueyrredon.

Artículo 4º.- Sujetos alcanzados. Deberán inscribirse obligatoriamente en el Registro Único:

- a) Las personas humanas que presten la actividad en carácter de conductores, quienes deberán declarar el/los vehículo/s afectados a la prestación, respecto de los cuales deberán acreditar titularidad o derecho de uso debidamente autorizado;
- b) Las personas jurídicas, empresas, agencias, intermediarios y plataformas digitales que organicen, administren, faciliten o intermedien en la prestación de la actividad.

CAPÍTULO IV – CONDUCTORES

Artículo 5º.- Requisitos para conductores.

Para su inscripción y permanencia en el Registro, los conductores deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Documento Nacional de Identidad vigente;
- b) Clave Única de Identificación Laboral (CUIL) o Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT);
- c) Domicilio real en el Partido de General Pueyrredon, debidamente acreditado;
- d) Licencia de conducir profesional habilitante vigente, conforme la categoría que determine la reglamentación;
- e) Certificado de antecedentes penales vigente;
- f) Inscripción en los organismos fiscales correspondientes;
- g) Contratación de seguro que cubra los riesgos derivados de la actividad,

CAPÍTULO V – VEHÍCULOS

Artículo 6º.- Condiciones de los vehículos. Los vehículos afectados a la prestación de la actividad deberán reunir las siguientes condiciones:

- a) Verificación Técnica Vehicular (VTV) vigente;
- b) Seguro obligatorio para transporte de pasajeros;
- c) Documentación reglamentaria exigida por la normativa vigente;

Artículo 7º.- Verificación Técnica Vehicular. Los vehículos afectados a la actividad deberán cumplir con el siguiente régimen de verificación técnica:

- a) Aquellos con una antigüedad de hasta quince (15) años desde su patentamiento deberán realizar una (1) Verificación Técnica Vehicular anual;
- b) Aquellos que superen los quince (15) años de antigüedad deberán realizar dos (2) verificaciones técnicas vehiculares por año, con periodicidad semestral.

El incumplimiento de esta obligación impedirá el ejercicio de la actividad respecto del vehículo que incumpla con dicha carga, hasta tanto se acredite su regularización.

Artículo 8º.- Seguro. Los vehículos afectados deberán contar, en forma permanente, con una póliza de seguro vigente que contemple expresamente el uso comercial para transporte oneroso de pasajeros.

La cobertura deberá:

a) Incluir los riesgos derivados del transporte de pasajeros y terceros transportados, conforme la normativa vigente en materia de seguros.

b) Identificar al vehículo afectado y contemplar su utilización en el marco de la presente actividad.

c) Incluir como asegurado al titular registral del vehículo. En caso de que el titular registral no coincida con el tomador de la póliza, deberá ser incorporado como coasegurado o en la calidad que determine la normativa vigente, a fin de garantizar la cobertura integral del riesgo.

No será exigible que cada conductor cuente con una póliza individual, siendo suficiente la cobertura del vehículo conforme lo establecido en el presente artículo.

Artículo 9º.- Radicación. Los vehículos registrados deberán encontrarse radicados en el Partido de General Pueyrredon, sin perjuicio de las excepciones que pudieran establecerse por vía reglamentaria en casos debidamente fundados.

CAPÍTULO VI – EMPRESAS Y PLATAFORMAS

Artículo 10º.- Requisitos. Las empresas, agencias, intermediarios y plataformas digitales deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Inscribirse en el Registro Único Municipal;
- b) Constituir domicilio legal en el Partido de General Pueyrredon;
- c) Designar un representante legal con domicilio en la jurisdicción;
- d) Acreditar personería jurídica válida en la República Argentina.

Artículo 11º.- Obligaciones.

Las empresas, agencias y plataformas deberán:

- a) Brindar a la autoridad de aplicación la información que ésta requiera para el ejercicio de sus funciones de control;
- b) Garantizar la trazabilidad de los viajes realizados mediante sus sistemas;
- c) Implementar mecanismos de atención y resolución de reclamos de usuarios;
- d) Cumplir con las obligaciones fiscales que correspondan en el ámbito municipal.

CAPÍTULO VII – TRIBUTACIÓN

Artículo 12º.- Adecuación Tributaria. Las empresas y plataformas digitales de transporte que desarrollen actividades dentro del Partido de General Pueyrredon quedarán sujetas al régimen tributario municipal conforme lo determine la Ordenanza Fiscal e Impositiva vigente.

A tales efectos, el Departamento Ejecutivo deberá realizar las adecuaciones normativas, administrativas y tributarias correspondientes para incorporar dicha actividad dentro de los alcances de los tributos que pudieran resultar aplicables conforme la normativa municipal vigente. Quedan excluidos de la presente disposición los servicios prestados bajo la modalidad de taxi cuando la contratación se realice en la vía pública o por medios tradicionales, así como toda actividad desarrollada por fuera de plataformas digitales.

CAPÍTULO VIII – MODALIDAD OPERATIVA

Artículo 13º.- Modalidades de prestación. El servicio podrá prestarse mediante agencias, intermediarios o plataformas digitales, conforme las condiciones que establezca la reglamentación.

Los vehículos habilitados bajo la modalidad de taxi conservarán:

- a) El derecho exclusivo a la captación de pasajeros en la vía pública sin contratación previa;
- b) El uso de paradas habilitadas;

Artículo 14º. Licencias de Taxis. Las licencias de taxis otorgadas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ordenanza continuarán plenamente vigentes, conservando su validez jurídica, en todo aquello que resulte compatible con el presente régimen y a los efectos de lo previsto en los artículos 12 y 13 de la presente.

Artículo 15º.- Tarifas. Las tarifas en el marco de la actividad serán libres, debiendo los prestadores informar previamente al usuario el precio estimado del viaje, en condiciones claras y accesibles.

CAPÍTULO IX – PROHIBICIONES

Artículo 16º.- Prohibición de transporte en motocicletas. Queda expresamente prohibida en el ámbito del Partido de General Pueyrredon la prestación de la actividad de transporte oneroso de personas mediante motocicletas, ciclomotores o cualquier otro vehículo de dos o tres ruedas,

cualquiera sea la modalidad de contratación, incluyendo aquellas realizadas a través de plataformas digitales.

La autoridad de aplicación deberá fiscalizar el cumplimiento de la presente disposición, pudiendo disponer la suspensión, inhabilitación y/o baja del registro de los prestadores y/o plataformas que incumplan lo establecido.

CAPÍTULO X – RESPONSABILIDAD

Artículo 17º.- Responsabilidad. Los conductores y las empresas, agencias o plataformas digitales serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que pudieran derivarse de la actividad, sin perjuicio de las acciones que pudieran corresponder conforme la normativa vigente.

CAPÍTULO XI – CONTROL

Artículo 18º.- Facultades de la autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación tendrá las siguientes facultades:

- a) Fiscalizar el cumplimiento de la presente ordenanza;
- b) Requerir información a los prestadores;
- c) Inspeccionar vehículos y documentación;
- d) Aplicar las sanciones correspondientes.

CAPÍTULO XII – SANCIONES

Artículo 19º.- Régimen sancionatorio. El incumplimiento de las disposiciones de la presente ordenanza dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de otras que pudieran corresponder:

- a) Multas entre diez (10) y sesenta (60) sueldos municipales, conforme la gravedad de la infracción, reincidencia, perjuicio ocasionado y demás circunstancias que determine la reglamentación. A los efectos de la presente ordenanza, el valor del módulo será equivalente al haber básico correspondiente a la categoría inicial del escalafón municipal, en la proporción que determine la Ordenanza Fiscal e Impositiva vigente;
- b) Suspensión temporal de la habilitación;

c) Baja del Registro Único.

CAPÍTULO XIII – TRANSICIÓN

Artículo 20º.- Adecuación. Establécese un plazo de noventa (90) días corridos desde la entrada en vigencia de la presente ordenanza para que los prestadores se adecúen a sus disposiciones.

CAPÍTULO XIV – AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Artículo 21º.- Autoridad de aplicación. Será autoridad de aplicación el Sr. Intendente Municipal o el área que éste determine.

CAPÍTULO XV – REGLAMENTACIÓN

Artículo 22º.- Reglamentación. El Departamento Ejecutivo reglamentará la presente ordenanza dentro del plazo de noventa (90) días desde su promulgación.

CAPÍTULO XVI – DEROGACIÓN

Artículo 23º.- Derogación. Deróganse en todos sus términos las Ordenanzas N° 4471, N° 9294 y toda otra norma municipal que se oponga o resulte incompatible con el presente régimen.

CAPÍTULO XVII – FORMA

Artículo 24º.- De forma.

AUTORES: