

1. Título de la experiencia o proyecto.

NUEVO DISEÑO URBANO, MUNICIPALIDAD DE TOTORAS (SANTA FE).

2. Breve resumen de la experiencia o proyecto.

La propuesta modifica el diseño tradicional para las nuevas ampliaciones urbanas. El modelo imperante en la traza urbana local consta de calles de 20 mts. de ancho, 15 mts. en caso de calles denominadas "cortadas", con un espacio central pavimentado/ripiado de 8,40 mts. (un espacio para estacionamiento y 2 carriles de circulación). El espacio restante, permitía un ancho de vereda a cada lado de 5,80 o 3,30 mts., respectivamente. Cada frentista podía ejecutar la totalidad de la vereda desde línea de edificación hasta el cordón, o solamente la medida reglamentaria dejando un pequeño espacio verde, y/o realizar una o más subidas para vehículos, generalmente frente a garages o puertas de ingreso.

Solamente se exigía ejecución de veredas a quien realiza alguna construcción en el inmueble, y a las existentes, si no realizan modificación no se les exigía su adecuación. Finalmente, tampoco se exige mantenimiento, y la normativa permitía una gama diversa de opciones para realizar la vereda (carpeta simple, mosaicos, cerámicos, etc.).

El resultado era una diversidad de veredas, ya que cada frente presenta un diseño "personalizado". Encontramos veredas sin hacer, limitadas a la medida reglamentaria o en una medida un poco mayor, hechas en su totalidad; veredas de todos los colores y medidas. Prácticamente no existen veredas que coincidan en 2 frentes seguidos, salvo los casos de mismo propietario.

Otra característica observada es que, en las nuevas urbanizaciones, debido a que la construcción en los lotes recién generados resulta muy dispar, y en muchos casos su adquisición se realiza a modo de "inversión", donde se termina una construcción hay 2 o 3 lotes baldíos o con construcción muy incipiente. Esto produce una carencia muy alta de veredas, ya que es lo último en construirse, y por todo lo cual los transeúntes habitualmente circulan más por la propia calzada que por la vereda, la que se encuentra en general con más tramos de maleza que de vereda construida.

Estas opciones lograron que, con el tiempo, las ampliaciones de zona urbana que se fueron consolidando muestran una gran irregularidad en sus veredas, en medidas, materiales y colores (nuevas, de años y/o muy deterioradas), junto con alguna ausencia. No es sólo una cuestión estética o de más o menos verde, sino además la dificultad que exhiben para circular por las mismas, principalmente para personas con movilidad reducida. Por ello la nueva propuesta buscó unificar el diseño para homogeneizar el

paisaje, garantizar el espacio verde, asegurar el espacio para implantación del arbolado público, y, además, incluir la ejecución de vereda en conjunto con el pavimento.

Ante esta idea, se propone la ejecución de pavimento en un ancho menor al anterior (6 mts., sólo 2 carriles exclusivos para circulación), reemplazándose el carril de estacionamiento por una única dársena al frente de cada vivienda, dejando un único ingreso vehicular a cada propiedad, ampliándose así el espacio verde, e incluyéndose en su construcción también la vereda en toda su extensión, mediante adoquinado, facilitando su futura reparación en casos de necesidad.

3. Contexto en el que se implementó o en el que se prevé implementar.

La propuesta abarca dos nuevos sectores del ejido de la ciudad, nuevas urbanizaciones donde los propietarios solicitaban la realización de la obra de pavimentación urbana.

En relación a la ejecución de pavimento por parte de la Municipalidad, cuando ello ocurría en virtud de la demanda de vecinos y/o la necesidad de consolidación con las trazas ya pavimentadas, únicamente se ejecutaba éste, por lo que existen calles con pavimento realizado hace pocos años, que aún tienen veredas casi inexistentes y/o intransitables en varios tramos.

Los problemas fundamentales que le dan origen, sin ser taxativos, son:

- falta y/o irregularidad en veredas;
- innecesariedad de carril completo de pavimento para estacionamiento;
- bajo porcentaje de verde urbano en zonas residenciales consolidadas;
- efecto isla de calor;
- paisaje urbano desperejo, desproporcionado y desalineado.

En vigencia se encontraban las Ordenanzas N° 1.117/14 (Ctda. Rodolfo Magnano 1400/1500, Alte. Brown 1400/1500 y Gral. López 500/600) y N° 1.208/16 (Ctda. José Moriena 1400/1500), en virtud de la aprobación de Registros de Oposición para realización de obra de pavimentación urbana y complementarias conexas, las que fueron modificadas en su diseño por los nuevos proyectos.

En otro aspecto, la Municipalidad de Totoras realizó Inventario de Gases de Efecto Invernadero (2015, año de base 2014), y se encontraba desarrollando su Plan Local de Acción Climática (concluido en 2019), para lo cual se comenzaba a considerar preponderantemente el arbolado público y verde urbano, debido a haberse identificado como amenazas la posibilidad evidente y creciente de sufrir anegamientos por inundaciones y días de extremo calor, y comenzando a considerar diseñar medidas a implementar como la regulación de veredas que promueva la cinta verde y el censo de arbolado, entre otras.

La magnitud del problema se extiende a toda la zona urbana, variando su tenor y diversidad según se trate de zonas consolidadas o de incipiente urbanización.

4. Descripción de la experiencia o proyecto.

El proyecto consistió en la creación de un nuevo diseño urbano, mediante la realización de una nueva propuesta de diseño y ejecución de veredas y traza vial (calles), con motivo de la necesidad de realización de futuras obras de apertura de calles y pavimentación.

Sus objetivos principales, siendo necesario destacar que sus impactos son muchos más que los que podemos identificar, fueron:

- incorporar ejecución de veredas en conjunto con la pavimentación;
- asegurar regularidad y fácil mantenimiento en veredas;
- reducir la calzada pavimentada y ampliar el verde urbano;
- reducir el efecto isla de calor;
- lograr un paisaje urbano más vistoso y verde;

Los actores implicados son la Municipalidad de Totoras, principalmente a través de sus áreas de Obras Públicas y Planeamiento, Arbolado Público y Medio Ambiente, y los propietarios frentistas de las calles afectadas. Indirectamente, todos los vecinos de nuestra ciudad y usuarios de las calles y veredas de nuestra ciudad.

Los recursos utilizados son, por una parte los económicos aportados por los frentistas en función del pago de la contribución por mejoras establecido por las Ordenanzas sancionadas, y luego los Municipales que intervinieron en el diseño, implementación y ejecución de la obra, en algunos casos hechos por el propio personal municipal (pavimento, cordones), y en otros por terceros contratados al efecto (veredas, dársenas de estacionamiento).

La propuesta fue instrumentada a través de la convocatoria a vecinos frentistas que ya contaban con la obra de pavimentación aprobada (Ords. N° 1.117/14 y N° 1.208/16), donde a través de diversos encuentros se logró obtener consenso para su ejecución, y luego la redacción y sanción de las nuevas Ordenanzas que establecieron la modificación del proyecto. Su tiempo de ejecución fue aproximadamente de 2 meses para elaboración de la propuesta 2 meses, para reunir y obtener consenso con los vecinos, de 2 meses para obtener la aprobación de las Ordenanzas y de 36 meses estimados para la ejecución de las obras, siendo que aún restan parte de las mismas, las que están en proceso de ejecución.

A través del proyecto desarrollado, se sancionaron las Ordenanzas N° 1.316/17 y N° 1318/17 mediante las cual se declara de utilidad pública y pago obligatorio la realización de la obra de Nuevo Desarrollo Urbano. Ésta comprende la ejecución de vereda de adoquines pre moldeados modelo Holanda de 6 cm. de espesor colocados sobre contra piso de hormigón pobre de 12 cm., y estarán contenidos en los bordes con un cordón de hormigón, y calzada de pavimento de 6 mts. La construcción de dársena de ingreso

y estacionamiento estarán a cargo del propietario del inmueble frentista al momento de su solicitud, y serán ejecutadas por la Municipalidad.

Caso aplicado entre calles General López y Almirante Brown año 2021

Ubicación en ejido urbano



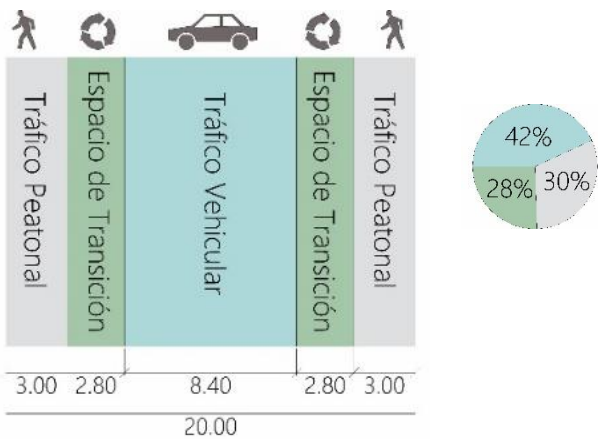
Este proyecto fue llevado a cabo entre las calles General López y Almirante Brown (ancho de calle 20m) como también entre General López y Cortada R. Magnano (ancho de calle 15m).

Se llevó adelante por contribución en mejoras y tuvo el intercambio y participación de los vecinos.

Las ventajas de este nuevo perfil de calle son:

Comparativa de esquemas generales

Esquema general con ordenanza anterior



*Construcción más económica y rápida sin problemas de iluminación ni alumbrado.

*Dinámica y sostenible, va variando a medida que va consolidándose el barrio.

*Se puede realizar en dos etapas.

*Transforma el paisaje urbano.

*Invita a caminar ante la diversidad urbana.

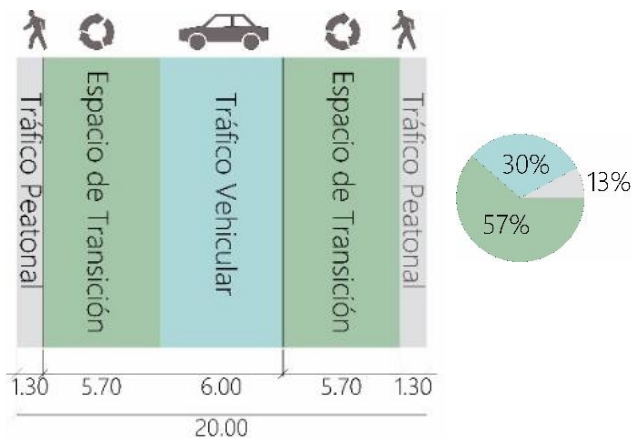
*Estructura independiente del resto de las cuadras.

*Mas seguridad.

*El sistema se puede adaptar a calles angostas.

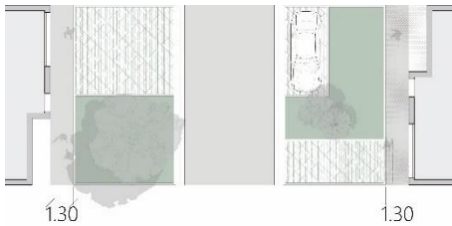
*Cada propietario puede adaptar el espacio de transición a cada uso.

Esquema general con ordenanza nueva



ESQUEMA GENERAL

Al esquema tradicional de la calle, se le Incorpora un nuevo Espacio de Transición, el cual posee múltiples funciones y beneficios como ser: Seguridad, separando al peatón del vehículo en marcha; Ambiental, aprovechando toda la superficie de la calle para incorporar más porcentaje de espacio verde; Funcional, duplica la cantidad de estacionamiento urbano que el esquema actual; de diseño, genera un paisaje urbano diverso incorpora mobiliario y promueve la movilidad alternativa, transformando la escenografía homogénea de la calle tradicional.

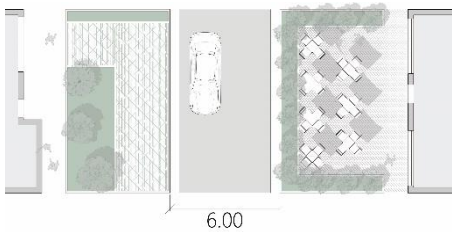


MODULO PEATONAL

Módulo peatonal exclusivo: nivelado, libre de obstáculos y barreras urbanas.

Al llegar a la intersección en esquina, se convierte en rampa permitiendo una transitabilidad inclusiva.

Al cruzar el módulo vehicular se convierte en senda peatonal manteniendo su eje.

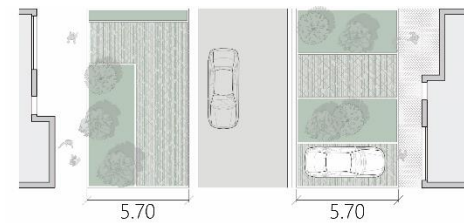


MODULO VEHICULAR

Módulo de dos carriles para tránsito vehicular fluido sin obstáculos. Corre por el centro del esquema, separando más aún los vehículos de las viviendas mejorando la insonorización y la seguridad del uso.

Al estacionarse de ambas manos y de dos maneras diferentes, el sobrepaso en el momento de que otro vehículo esta estacionando se podrá hacer hacia la derecha o la izquierda, provocando un desplazamiento fluido de los vehículos.

La materialidad podrá ser de adoquines, hormigón o asfalto.



MODULO DE TRANSICIÓN

Su función es:

*Separar los vehículos de los peatones.

*Albergar los estacionamientos tanto público, como privado de cada propietario e ingreso a cochera.

*Generar áreas verdes más grandes y heterogéneas permitiendo colocar vegetación de diferentes escalas y especies.

*Albergar infraestructura urbana, alumbrado, receptáculos de basura, mobiliario urbano, desagües urbanos, etc.

*Su construcción se realizará con elementos premoldeados, para ir modificándose según el paso del tiempo y las reformas de las viviendas.

*Estratégicamente cada vecino elige entre una serie de diseños ya establecidos que contemplan sus necesidades sin perjudicar el espacio público.

*Obligatoriamente cada vecino tiene que contemplar el ingreso de su vehículo y un espacio de estacionamiento en el caso que se lo permita la vivienda.

*Se pagará por contribución de mejoras, cada vecino puede elegir su frente, mientras más verde tenga su módulo, más económico será.

*El plan de pavimentación se hará por etapas:

1er Etapa: (Cuadra no consolidada con edificación) Se arma un registro de oposición con los vecinos por los 2 carriles vehiculares y veredas.

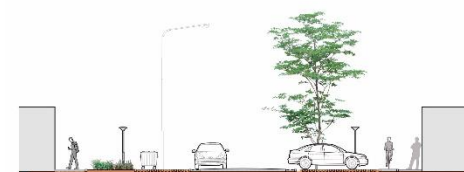
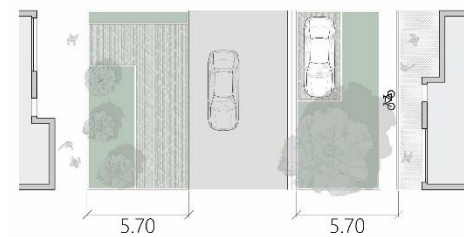
2da Etapa: (Proceso de consolidación) A medida que se va construyendo van haciendo registro de oposición por frentista y armando el perfil urbano con el tiempo.

*Materialidad: Cordón premoldeado, adoquín intertrabado, baldosas de estacionamiento.

*Incorporación de bisisenda alejada del tránsito vehicular como alternativa.

*Al estacionarse de ambas manos permite aprovechar lugares disponibles que existen entre cochera y cochera.

Ejemplo 1



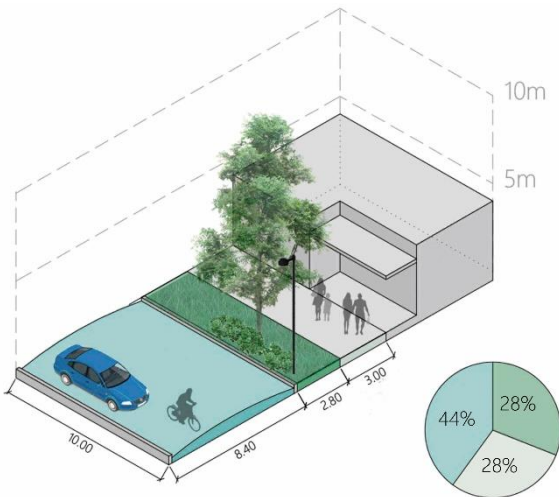
Ejemplo 2

Perfil de calle según ordenanza anterior

Opción 1

Uso Residencial

Sin estacionamiento, con franja verde hacia el tránsito vehicular

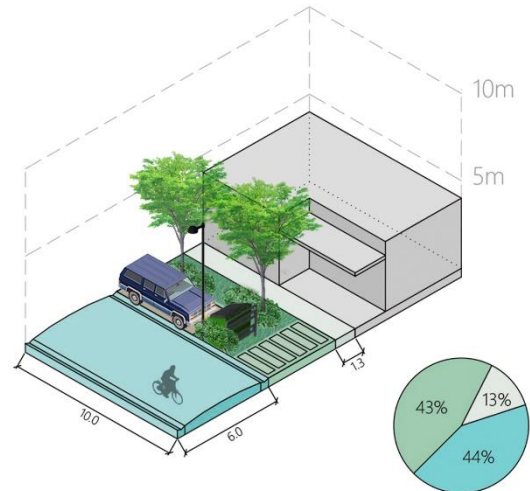


Perfil de calle según ordenanza nueva

Opción 2

Uso Residencial

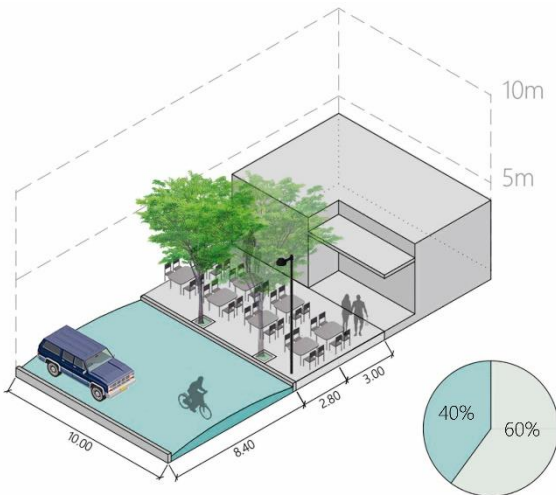
Estacionamiento perpendicular contiguo al ingreso de cochera de vivienda. Espacio verde para albergar árbol de escala grande.



Opción 2

Uso Residencial/Comercial

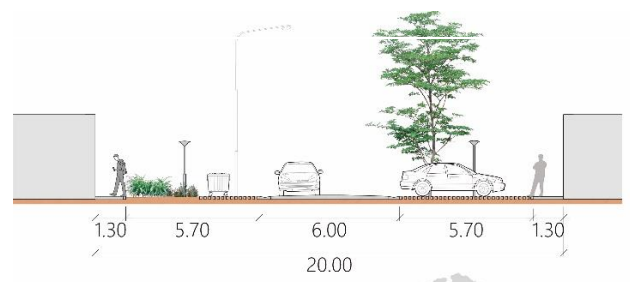
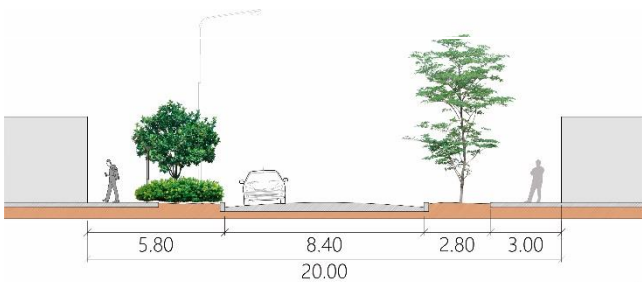
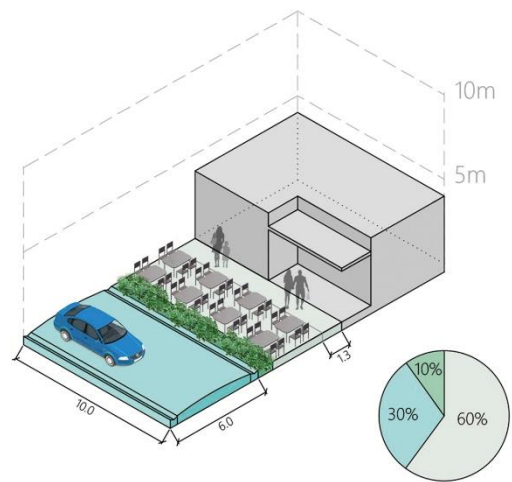
Sin franja verde, ocupando la totalidad de la vereda solo cazuelas de árboles



Opción 2

Uso Recreativo/Comercial

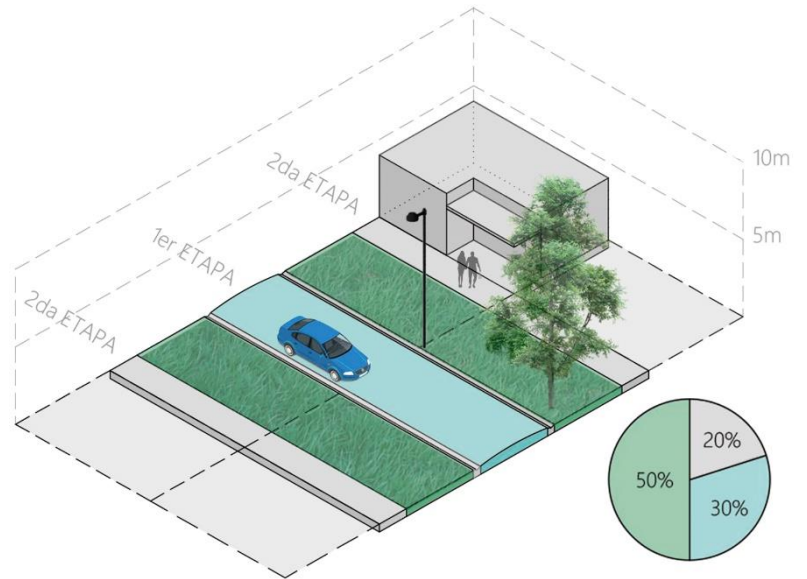
Sin estacionamiento, con límite verde hacia el tránsito vehicular.



Etapas de pavimentación y veredas ordenanza nueva

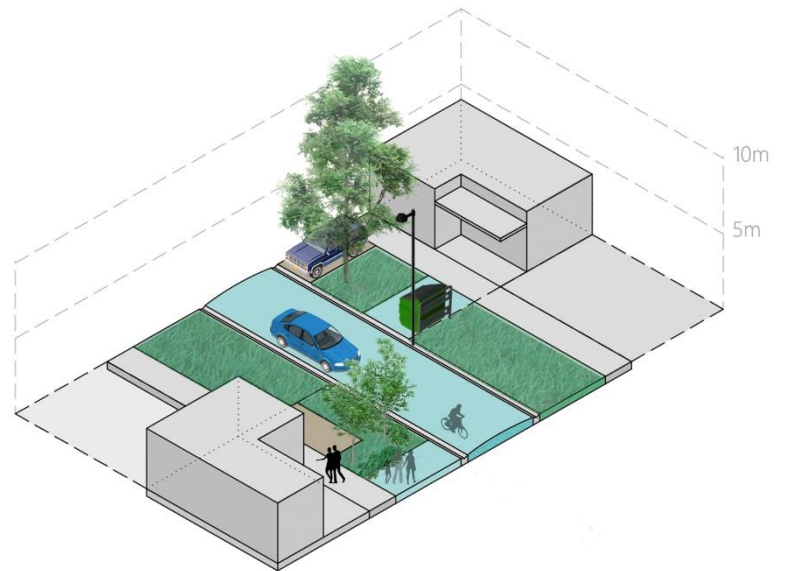
Etapa 1 pavimentación vehicular

Etapa 2 construcción de veredas



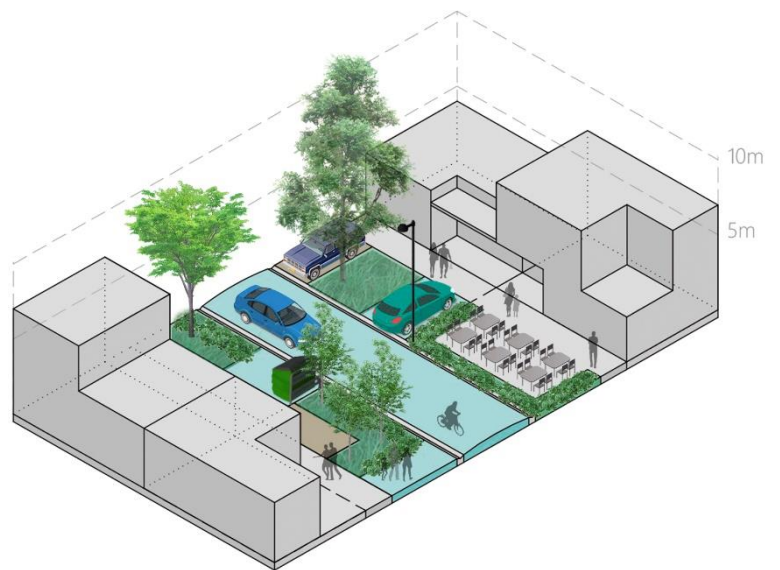
Etapa 3

Consolidación de la cuadra a medida que se van construyendo viviendas



Resultado final

Cuadra consolidada



Construcción de vereda



Resultado Final



5. Resultados alcanzados o que se prevén alcanzar.

Hasta el momento se encuentran ejecutados el 100% de la pavimentación correspondiente (pavimento y cordones), 80% de veredas y 60% de dársenas para estacionamiento.

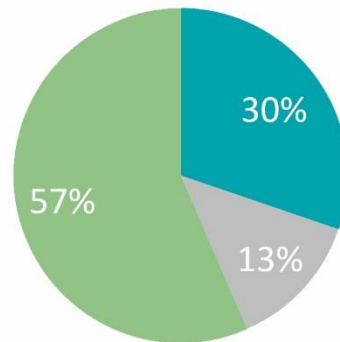
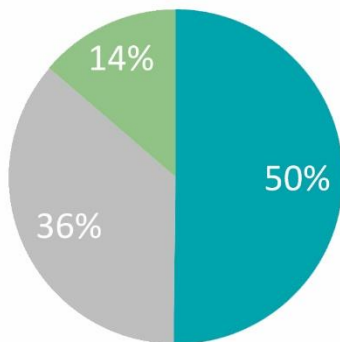
Se estima la conclusión de las obras en el plazo inmediato de 6 meses.

Los impactos en relación a mayor verde urbano, más y mejor arbolado, y todo lo que ello implica, serán obtenidos una vez concluida la obra en su totalidad.

Comparativa de esquema general de calle entre ordenanza anterior y nueva si se aplicara en el total de calles del municipio

ANTERIOR ORDENANZA ESQUEMA GENERAL

NUEVA ORDENANZA ESQUEMA GENERAL



■ CALLE ■ VEREDA ■ VERDE

6. Consideraciones para su replicabilidad en otros gobiernos locales / provinciales.

Entendemos la propuesta totalmente replicable por parte de cualquier gobierno local, y a través de la obra de pavimentación urbana y/o simplemente desde la apertura de calles, realización de cordón cuneta o mejorado; ya que creemos que el diseño propuesto en la idea se adapta a todo tipo de nueva urbanización.

Además, también permite adaptaciones respecto a medidas de veredas y

pavimento/mejorado, y materiales a utilizar para ejecución de veredas.

7. Anexo con la documentación oficial de la normativa vinculada a la política implementada o proyecto postulado.

ORDENANZA N° 1316

VISTO:

El proyecto de Ordenanza remitido por el Departamento Ejecutivo Municipal, relacionado con la obra de construcción de nuevo desarrollo urbano para vecinos de calle Cortada José Moriena 1400 y 1500; y,

CONSIDERANDO:

Que dicho sector ya contaba con la aprobación de la obra de pavimentación tradicional, pero todos los vecinos fueron convocados para presentar esta nueva alternativa en reemplazo de dicha obra, y que supone el mismo costo, con el único agregado de la dársena de estacionamiento que según el diseño requerido por cada frentista, deberá abonar al costo que determinará la Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento al momento de su ejecución.

Que al cierre del Registro de Oposición convocado mediante Decreto N° 6145/2017 no se produjo oposición alguna, lo que demuestra la total conformidad con la misma.

Que por lo tanto corresponde disponer la realización de las obras citadas.

Por todo ello, el Concejo Municipal de la Ciudad de Totoras, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de Municipalidades N° 2756 y su propio Reglamento Interno, sanciona la siguiente:

ORDENANZA

ARTICULO 1°: Declárese de utilidad pública y pago obligatorio la realización de la obra de nuevo desarrollo urbano, para los propietarios de inmuebles ubicados en calle Cortada José Moriena 1400 y 1500.

ARTICULO 2°: La obra comprende la ejecución de vereda de adoquines pre moldeados modelo Holanda de 6cm de espesor, se colocaran sobre un contra piso de hormigón pobre de 12cm. y estarán contenidos en los bordes con un cordón de hormigón. Las viviendas que se asienten posterior a la obra de urbanización, colocaran el caño de descarga pluvial domiciliario a nivel de cordón, y construirán sobre el mismo una franja de hormigón perpendicular al cordón existente (Anexo 1); y de calzada vehicular con hormigón elaborado H25, medio cordón a cada lado de los mismos, la técnica a realizar es la misma que los pavimentos construidos anteriormente en la ciudad (Anexo 2).

Queda expresamente excluida del costo establecido, la construcción de dársena de ingreso y estacionamiento, las que estarán a cargo exclusivo del propietario del inmueble frentista al momento de su solicitud, y serán ejecutadas por la Municipalidad.

ARTICULO 3º: La dirección técnica de la obra será ejercida por el o los profesionales habilitados que designe y/o contrate el Departamento Ejecutivo, quienes tendrán a su cargo la dirección, inspección y contralor de la obra, en forma personal y directa bajo su exclusiva responsabilidad.

La Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento será la encargada de notificar al Departamento Ejecutivo acerca de los tramos terminados, condiciones de avance, funcionamiento, etc.

ARTICULO 4º: La obra se realizará por administración municipal, por lo que el Departamento Ejecutivo deberá ocuparse de la organización y funcionamiento para cubrir los aspectos técnicos, administrativos y de ejecución, mediante licitación pública, concurso de precios y/o compra directa, de acuerdo al monto que corresponda.

ARTICULO 5º: El pago del precio total de los trabajos de la obra de nuevo desarrollo urbano, así como los mayores costos sobrevivientes, estarán a cargo de los propietarios de los inmuebles comprendidos dentro de la zona beneficiada.

Esta contribución por mejoras es de carácter obligatorio para todos y cada uno de los propietarios beneficiados, respondiendo los inmuebles afectados por el importe de la deuda que corresponda.

Están obligados igualmente al pago de esta contribución los inmuebles del dominio público o privado nacional o provincial, incluyéndose sin excepción a toda clase de entidades o instituciones de cualquier índole, salvo decisión del Departamento Ejecutivo Municipal que signifique una excepción expresa, particular y fundada.

ARTICULO 6º).- El costo actual por metro lineal de frente, en este caso, será el mismo que el aprobado por Ordenanza N° 1208/16, y los planes de pago en curso también serán mantenidos íntegramente. La dársena de estacionamiento a ejecutar según el diseño requerido por cada frentista, deberá abonarse al costo que determinará la Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento al momento de su ejecución, en un único pago dentro de los 30 días de vencimiento de la primera cuota, o hasta en veinticuatro (24) cuotas iguales, mensuales y consecutivas con más un interés mensual del uno coma cinco por ciento (1,5%). Las cuotas mensuales no podrán ser inferiores a pesos quinientos (\$ 500-).

En el supuesto de producirse atrasos en sus pagos, se aplicará un interés acumulativo del dos por ciento (2 %) mensual sobre el valor de las mismas, tomado por entero de mes.

El Departamento Ejecutivo quedará facultado para otorgar mayor cantidad de cuotas en aquellos casos sociales donde se demuestre mediante informe socio-económico de la Coordinación de Servicios Sociales, y otros donde las circunstancias particulares permitan considerar que demandan mayor laxitud.

ARTICULO 7º).- El cobro de la contribución de mejoras, será efectuado directamente por el Departamento Ejecutivo Municipal a través del sistema que se

implemente. Además, el Departamento Ejecutivo estará autorizado a suscribir convenios con los vecinos relacionados con las obras contempladas en esta Ordenanza.

ARTICULO 8º).- La contribución del propietario no podrá exceder del treinta y tres por ciento (33 %) del valor real de la propiedad con la mejora incorporada, el que será establecido por la oficina municipal correspondiente mediante valuación que se practicará a este fin, a solicitud del interesado. Esta solicitud deberá ser presentada dentro de los quince (15) días de la fecha de notificación del importe a abonar.

ARTICULO 9º).- No podrá extenderse escritura alguna que afecte el dominio de los inmuebles beneficiados por esta obra sin que se justifique por certificado extendido por la Municipalidad de Totoras, que el respectivo bien raíz está al día en el pago de la contribución establecida, ni se expedirán certificados de libre deuda de las propiedades que no estén al día en el pago de esta contribución de mejoras.

ARTICULO 10º).- Los propietarios de inmuebles que hayan pagado la contribución de mejoras, quedarán eximidos de una nueva mientras las obras no hayan llegado al límite de su vida útil, estimándose ésta en 20 años. Estos plazos serán contados a partir de la fecha de recepción definitiva de la obra.

Esta eximición quedará sin efecto cuando el crecimiento urbano supere el margen de reserva previsto en el proyecto de la obra, o cuando la reparación de las obras resulte necesaria a consecuencia de un cataclismo natural, o acciones humanas dañosas (culposas o dolosas).

ARTICULO 11º).- El plazo máximo de ejecución de las obras será del mismo que utilicen los beneficiarios para completar el pago total de la misma. La suspensión de las obras por causa de fuerza mayor no dará derecho a los propietarios afectados a efectuar reclamo alguno, debiendo el Departamento Ejecutivo Municipal adoptar las medidas tendientes a superar cualquier situación no prevista en esta Ordenanza.

ARTICULO 12º).- El costo de mantenimiento de la obra estará a cargo del frentista beneficiado.

ARTICULO 13º).- Promúlguese, comuníquese y dése al Registro Municipal.

Dado en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de la Ciudad de Totoras, Departamento Iriondo, Provincia de Santa Fe, a los treinta días del mes de noviembre del año dos mil diecisiete.-

ORDENANZA N° 1318

VISTO:

El Proyecto de Ordenanza remitido por el Departamento Ejecutivo Municipal, relacionado con la obra de construcción de nuevo desarrollo urbano para vecinos de Cortada Rodolfo Magnano 1400/1500; calles Alte. Brown 1400/1500 y General López 500/600; y

CONSIDERANDO:

Que dicho sector ya contaba con la aprobación de la obra de pavimentación tradicional, pero todos los vecinos fueron convocados para presentar esta nueva alternativa en reemplazo de dicha obra, y que supone el mismo costo, con el único agregado de la dársena de estacionamiento que según el diseño requerido por cada frentista, deberá abonar al costo que determinará la Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento al momento de su ejecución.

Que al cierre del Registro de Oposición convocado mediante Decreto N° 6146/2017 no se produjo oposición suficiente para descartar la obra referida, debido a que la oposición total no alcanzó al 7 %.

Que por lo tanto corresponde disponer la realización de las obras citadas.

Por todo ello, el Concejo Municipal de la Ciudad de Totoras, en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de Municipalidades N° 2756 y su propio Reglamento Interno, sanciona la siguiente:

ORDENANZA

ARTICULO 1°).- Declárese de utilidad pública y pago obligatorio la realización de la obra de nuevo desarrollo urbano, para los propietarios de inmuebles ubicados en calles Cortada Rodolfo Magnano 1400/1500; calles Alte. Brown 1400/1500 y General López 500/600.

ARTICULO 2°).- La obra comprende la ejecución de vereda de adoquines pre moldeados modelo Holanda de 6cm de espesor, se colocaran sobre un contra piso de hormigón pobre de 12cm. y estarán contenidos en los bordes con un cordón de hormigón. Las viviendas que se asienten posterior a la obra de urbanización, colocaran el caño de descarga pluvial domiciliario a nivel de cordón, y construirán sobre el mismo una franja de hormigón perpendicular al cordón existente (Anexo 1); y de calzada vehicular con hormigón elaborado H25, medio cordón a cada lado de los mismos, la técnica a realizar es la misma que los pavimentos construidos anteriormente en la ciudad (Anexo 2).

Queda expresamente excluida del costo establecido, la construcción de dársena de ingreso y estacionamiento, las que estarán a cargo exclusivo del propietario del inmueble frentista al momento de su solicitud, y serán ejecutadas por la Municipalidad.

ARTICULO 3º). La dirección técnica de la obra será ejercida por el o los profesionales habilitados que designe y/o contrate el Departamento Ejecutivo, quienes tendrán a su cargo la dirección, inspección y contralor de la obra, en forma personal y directa bajo su exclusiva responsabilidad.

La Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento será la encargada de notificar al Departamento Ejecutivo acerca de los tramos terminados, condiciones de avance, funcionamiento, etc.

ARTICULO 4º). La obra se realizará por administración municipal, por lo que el Departamento Ejecutivo deberá ocuparse de la organización y funcionamiento para cubrir los aspectos técnicos, administrativos y de ejecución, mediante licitación pública, concurso de precios y/o compra directa, de acuerdo al monto que corresponda.

ARTICULO 5º). El pago del precio total de los trabajos de la obra de nuevo desarrollo urbano, así como los mayores costos sobrevivientes, estarán a cargo de los propietarios de los inmuebles comprendidos dentro de la zona beneficiada.

Esta contribución por mejoras es de carácter obligatorio para todos y cada uno de los propietarios beneficiados, respondiendo los inmuebles afectados por el importe de la deuda que corresponda.

Están obligados igualmente al pago de esta contribución los inmuebles del dominio público o privado nacional o provincial, incluyéndose sin excepción a toda clase de entidades o instituciones de cualquier índole, salvo decisión del Departamento Ejecutivo Municipal que signifique una excepción expresa, particular y fundada.

ARTICULO 6º). El costo actual por metro cuadrado afectado, en este caso, será el mismo que el aprobado por Ordenanza N° 1117/14, y los planes de pago en curso también serán mantenidos íntegramente.

La dársena de estacionamiento a ejecutar según el diseño requerido por cada frentista, deberá abonarse al costo que determinará la Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento al momento de su ejecución, pudiéndose realizar convenios especiales con cada frentista, hasta en un máximo de veinticuatro (24) cuotas iguales, mensuales y consecutivas con más un interés mensual del uno y medio por ciento (1,5 %). Las cuotas mensuales no podrán ser inferiores a pesos quinientos (\$ 500-).

En el supuesto de producirse atrasos en sus pagos, se aplicará un interés acumulativo del dos por ciento (2 %) mensual sobre el valor de las mismas, tomado por entero de mes.

El Departamento Ejecutivo quedará facultado para otorgar mayor cantidad de cuotas en aquellos casos sociales donde se demuestre mediante informe socio-económico de la Coordinación de Servicios Sociales, y otros donde las circunstancias particulares permitan considerar que demandan mayor laxitud.

ARTICULO 7º). El cobro de la contribución de mejoras, será efectuado directamente por el Departamento Ejecutivo Municipal a través del sistema que se implemente. Además, el Departamento Ejecutivo estará autorizado a suscribir convenios con los vecinos relacionados con las obras contempladas en esta Ordenanza.

ARTICULO 8º). La contribución del propietario no podrá exceder del treinta y tres

por ciento (33 %) del valor real de la propiedad con la mejora incorporada, el que será establecido por la oficina municipal correspondiente mediante valuación que se practicará a este fin, a solicitud del interesado. Esta solicitud deberá ser presentada dentro de los quince (15) días de la fecha de notificación del importe a abonar.

ARTICULO 9°). No podrá extenderse escritura alguna que afecte el dominio de los inmuebles beneficiados por esta obra sin que se justifique por certificado extendido por la Municipalidad de Totoras, que el respectivo bien raíz está al día en el pago de la contribución establecida, ni se expedirán certificados de libre deuda de las propiedades que no estén al día en el pago de esta contribución de mejoras.

ARTICULO 10°). Los propietarios de inmuebles que hayan pagado la contribución de mejoras, quedarán eximidos de una nueva mientras las obras no hayan llegado al límite de su vida útil, estimándose ésta en 20 años. Estos plazos serán contados a partir de la fecha de recepción definitiva de la obra.

Esta eximición quedará sin efecto cuando el crecimiento urbano supere el margen de reserva previsto en el proyecto de la obra, o cuando la reparación de las obras resulte necesaria a consecuencia de un cataclismo natural, o acciones humanas dañosas (culposas o dolosas).

ARTICULO 11°). El plazo máximo de ejecución de las obras será del mismo que utilicen los beneficiarios para completar el pago total de la misma. La suspensión de las obras por causa de fuerza mayor no dará derecho a los propietarios afectados a efectuar reclamo alguno, debiendo el Departamento Ejecutivo Municipal adoptar las medidas tendientes a superar cualquier situación no prevista en esta Ordenanza.

ARTICULO 12°). El costo de mantenimiento de la obra estará a cargo del frentista beneficiado.

ARTICULO 13°). Promúlguese, Publíquese y Dése al Registro Municipal.

Dado en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de la Ciudad de Totoras, Departamento Iriondo, Provincia de Santa Fe, a los siete días del mes de diciembre del año dos mil diecisiete.-

8. Datos de contacto de la persona responsable de la postulación: nombre y apellido, dirección de correo electrónico y teléfono.

Arq. Ciro Radice, radiceciro@gmail.com, (03476) 155 52896.

Municipalidad de Totoras, Secretaría de Obras Públicas y Planeamiento, obraspublicas@totoras.gob.ar, (03476) 460040/200 (int. 132/3).

Link de Proyecto "Nuevo perfil de calle Cortada R. Magnano"

https://issuu.com/pialarreanouvel/docs/026_nuevos_perfiles_de_calles_magnano

Link de Proyecto "Nuevo perfil de calle General Lopez"

https://issuu.com/pialarreanouvel/docs/026_nuevos_perfiles_de_calles_lopez



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Experiencia o Propuesta en formato PDF según el esquema de presentación previsto en punto 3.B de las Bases y Condiciones.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 15 pagina/s.