

PROYECTO DE ORDENANZA

CAPÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1º.- La presente ordenanza establece el marco normativo aplicable a la prestación del servicio privado de transporte de personas a través de vehículos de 4 o más puertas, dentro del ejido municipal de la ciudad de Santa Fe, cuando la vinculación entre usuarios y conductores se realice mediante plataformas digitales de intermediación de viajes.

Art. 2º.- A los efectos de la presente, entiéndase por plataforma digital toda aplicación informática, sistema o servicio tecnológico -cualquiera sea su modalidad técnica- que conecte, de manera onerosa, la oferta de conductores con la demanda de usuarios para la realización de viajes de transporte privado de personas. La definición comprende toda tecnología equivalente que cumpla la misma función de intermediación, con independencia de su denominación o desarrollo futuro.

Art 3º.- Créase el Registro Municipal Digital de Prestadores del Servicio de Transporte Privado de Pasajeros mediante Plataformas Tecnológicas, el cual funcionará en el ámbito de la Secretaría de Gobierno, Control, Movilidad y Seguridad Ciudadana, o la que en el futuro la reemplace y tendrá por finalidad la identificación, validación y control de los conductores y vehículos afectados al servicio.

El registro se regirá por los principios de gratuidad, simplicidad, celeridad, digitalización e interoperabilidad, debiendo garantizar un procedimiento ágil, accesible y no discriminatorio.

Todo trámite de inscripción, actualización de datos y baja del registro podrá realizarse íntegramente de manera digital, así como también, tramitarse de manera opcional y voluntaria, en forma presencial.

Art. 4º.- La presente ordenanza se rige por el principio de mínima intervención estatal. Las exigencias impuestas a conductores y vehículos tienen por único objeto garantizar

condiciones mínimas de seguridad y ordenamiento de la actividad, sin restringir indebidamente el acceso al mercado ni generar cargas administrativas desproporcionadas.

Queda expresamente prohibido que la autoridad de aplicación o el Departamento Ejecutivo Municipal establezcan, por vía reglamentaria o mediante cualquier otro acto administrativo, cupos, cuotas o límites a la cantidad de conductores o vehículos habilitados para prestar el servicio regulado en la presente.

CAPÍTULO II – DEL CONDUCTOR

Art. 5º.- La persona que desee realizar transporte de personas mediante vehículos automotores y a través de plataformas digitales, deberá inscribirse en Registro Municipal Digital de Conductores de Transporte de Personas por mediante Plataformas

La autoridad de aplicación deberá garantizar que el proceso de registración sea ágil, accesible y no constituya una carga administrativa desproporcionada, no pudiendo exigir requisitos adicionales a los previstos en la presente ordenanza.

Dicha inscripción se vincula con la función de control municipal, por lo que no implica presunción de vínculo laboral ni dará lugar a la creación de obligaciones tributarias adicionales.

El registro tendrá carácter habilitante y declarativo, con el único objeto de ordenar la actividad, garantizar condiciones mínimas de seguridad y permitir su desarrollo dentro de un marco legal.

Art. 6º.- La inscripción en el Registro Municipal de Conductores de Transporte de Personas por Aplicaciones requerirá la presentación de los siguientes documentos:

- a) Documento Nacional de Identidad del conductor.
- b) Licencia de conducir categoría B1 o superior, vigente, emitida por autoridad competente.
- c) Título del Vehículo afectado al servicio.

d) Certificado de Antecedentes Penales vigente.

e) Autorización de uso o conducción del vehículo cuando el solicitante no resulte titular registral del mismo.

La autoridad de aplicación no podrá exigir documentación adicional a la enumerada precedentemente.

CAPÍTULO III – DE LOS VEHÍCULOS

Art. 7º.- Todo automóvil destinado al servicio de transporte de personas mediante plataformas digitales deberá reunir las siguientes condiciones mínimas:

a) Tener una antigüedad de hasta quince (15) años, computándose la misma al 31 de diciembre de cada año.

b) Contar con Revisión Técnica Obligatoria (RTO) vigente.

c) Estar radicado en el Departamento La Capital, sin perjuicio de los acuerdos interjurisdiccionales que el Departamento Ejecutivo celebre con otros municipios o comunas fuera del mismo.

d) Contar con seguro obligatorio para automotores, cuya cobertura contemple la responsabilidad por daños a terceros transportados en forma onerosa, hasta el límite legal vigente.

La registración del vehículo deberá renovarse anualmente y sin costo alguno, no siendo exhibe por parte de la autoridad de aplicación color, modelo ni tipo de vehículo.

Art 8º.- La Autoridad de Aplicación emitirá, luego de presentada la declaración jurada en forma digital o personal (vehículo y conductor) en forma automática una habilitación provisoria inmediata que será validada automáticamente, por el sistema. Luego de diez (10) días hábiles, entregará el certificado definitivo, y un QR que deberá ser expuesto en la unidad de transporte a la vista de los pasajeros y de las autoridades de control de tránsito para su verificación (si existieran retrasos por parte de la autoridad de aplicación en la emisión de este certificado definitivo, se considera firme el provisorio hasta que este fuera recibido)



Art. 9°.- Los conductores inscriptos en el Registro Municipal de Conductores de Transporte de Personas por Aplicaciones deberán cumplir con el régimen de alcoholemia vigente en el ámbito municipal.

La constatación de una infracción a dicho régimen dará lugar, además de las sanciones previstas en la normativa de tránsito aplicable, a la suspensión inmediata de la habilitación otorgada en el marco de la presente ordenanza hasta tanto se resuelva definitivamente la situación administrativa correspondiente.

En caso de reincidencia, la autoridad de aplicación podrá disponer la revocación de la inscripción en el registro creado por la presente.

CAPÍTULO IV – AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Art. 10°.- La Secretaría de Gobierno, Control, Movilidad y Seguridad Ciudadana, o la que en el futuro la reemplace, es la autoridad de aplicación de la presente.

CAPÍTULO V – INFRACCIONES Y SANCIONES

Art. 11°.- Modifícase el artículo 202 de la Ordenanza N° 7.882 (según texto vigente conforme Resolución N° 27 de la Secretaría de Gobierno, Control, Movilidad y Seguridad Ciudadana de fecha 06 de marzo de 2026), eliminándose su tercer párrafo y quedando redactado de la siguiente manera: *"Art. 202. Por realizar transporte de personas mediante el uso de plataformas electrónicas con un vehículo y/o conductor no autorizado o no habilitado conforme a la normativa vigente, será sancionado con multa de quinientos (500) a mil (1.000) unidades fijas (UF).*

La violación a las normas regulatorias del uso de plataformas electrónicas de intermediación de transporte de personas, vinculadas con requisitos del vehículo — no contempladas en el Título V, Capítulo IV— y/o de los conductores, será sancionada con multa de doscientas cincuenta (250) a setecientas (750) unidades fijas (UF)."



CAPÍTULO VI – DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

Art. 12º.- Establécese un régimen excepcional de regularización para las actuaciones administrativas y judiciales originadas exclusivamente en la prestación de servicios de transporte de personas mediante plataformas digitales de intermediación de viajes sin habilitación municipal previa.

Condónanse las multas existentes, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ordenanza, incluyendo las que se encuentren firmes y consentidas administrativamente.

Dispónese asimismo el archivo de las actuaciones administrativas pendientes y la suspensión de las ejecuciones judiciales iniciadas con motivo exclusivo de dichas infracciones.

La presente disposición no dará lugar, en ningún caso, a la devolución de sumas ya abonadas, reintegros, compensaciones, reconocimientos de crédito fiscal ni reclamos indemnizatorios contra la Municipalidad de Santa Fe derivados de sanciones previamente canceladas.

Art. 13º.- Los conductores que a la fecha de entrada en vigencia de la presente se encuentren prestando el servicio mediante plataformas digitales dispondrán de un plazo de treinta (30) días para cumplimentar la registración establecida.

Art. 14º.- Encomiéndase al Departamento Ejecutivo Municipal la elaboración del texto ordenado de las normas modificadas por la presente, autorizando el corrimiento numérico que pudiera corresponder, de conformidad con lo previsto por la Ordenanza N° 12.798.

CAPÍTULO VII – DEROGACIÓN

Art. 15º.- Deróganse íntegramente la Ordenanza N° 12.991 y la Ordenanza N° 13.103, las que quedan sustituidas y reemplazadas por la presente. Deróganse asimismo: a) el Capítulo XVII del Título II de la Ordenanza Fiscal Municipal N° 11.962 (Derecho por el servicio de transporte de personas por automóvil concertado a través de



plataformas electrónicas); y b) el capítulo y articulado correspondiente al mismo derecho en la Ordenanza Tributaria Municipal Anual N° 13.095, o la normativa tributaria anual que en el futuro la reemplace. Toda otra norma que se oponga a la presente queda derogada en cuanto se le oponga.

CAPÍTULO VIII – TARIFAS Y REGISTRO

Art. 16°.- Las tarifas del servicio serán libres y determinadas por las plataformas digitales o acordadas entre conductor y usuario. No corresponde a la Municipalidad de Santa Fe la fijación de tarifas ni cuadros tarifarios.

Art. 17°.- Los conductores deberán gestionar la baja de su inscripción mediante el mismo sistema digital previsto para la registración. La autoridad de aplicación deberá emitir constancia de baja en forma inmediata.

Art. 18°.- De forma.

FUNDAMENTOS

I. La necesidad de una nueva ordenanza

El Concejo Municipal de la Ciudad de Santa Fe ha regulado el servicio de transporte de personas mediante plataformas digitales a través de dos ordenanzas sucesivas: la N° 12.991, sancionada en octubre de 2024, y la N° 13.103, sancionada en diciembre de 2025, esta última modificatoria parcial de la primera.

La superposición de ambas normas -con derogaciones, sustituciones y remisiones cruzadas- ha generado un cuerpo normativo de difícil lectura, que no permite conocer con certeza, qué rige y qué no rige en cada punto de la regulación, lo que afecta la seguridad jurídica de conductores, usuarios y operadores.

Frente a esa situación, introducir nuevas modificaciones sobre las ordenanzas vigentes agravaría el problema en lugar de resolverlo. La alternativa técnicamente más sólida –que éste proyecto propone- es sancionar una nueva ordenanza que

regule integralmente el sistema, con derogación expresa y total de las dos anteriores, de modo que exista un único texto vigente, claro y autosuficiente.

Pero la necesidad de una nueva ordenanza no responde únicamente a razones de técnica legislativa. Responde, ante todo, al fracaso comprobado de la regulación vigente en su objetivo más elemental: incorporar a los prestadores del servicio a un marco legal.

La Ordenanza N° 12.991 adoptó como estrategia la regulación de las empresas intermediarias -Uber, DiDi y similares- imponiéndoles obligaciones de registración, domicilio legal, representación local y una extensa nómina de deberes operativos. La lógica era razonable en apariencia: si las plataformas se registraban y cumplían con sus obligaciones, los conductores que operaban a través de ellas quedarían indirectamente encuadrados. Sin embargo, esa estrategia fracasó. Las empresas tecnológicas no se registraron ante el Municipio, ignoraron las exigencias de la ordenanza y continuaron operando sin modificar su conducta.

La Ordenanza N° 13.103 intentó corregir ese fracaso cambiando el eje de la regulación: en lugar de apuntar a las empresas, apuntó directamente a los conductores y vehículos. El criterio fue acertado en su diagnóstico, pero la solución que se articuló repitió el error de fondo: cargar sobre los prestadores individuales una multiplicidad de exigencias, que resultaron imposibles de cumplir para la amplia mayoría de quienes prestan el servicio en la ciudad.

La nueva ordenanza que aquí se propone, toma en consideración estos antecedentes y extrae sus lecciones. Regula a quienes efectivamente pueden ser alcanzados por la norma municipal -los conductores y sus vehículos-, pero lo hace con exigencias mínimas, viables y proporcionales. Porque una norma que no puede ser cumplida no ordena: genera informalidad, persecución y conflicto.

El resultado hasta el momento fue elocuente: solo una fracción mínima de los conductores que operan a diario en Santa Fe mediante plataformas digitales logró inscribirse y regularizar su situación. El resto continuó prestando el servicio en la

informalidad, no por voluntad de evadir la ley, sino porque la ley misma les cerró la puerta.

Y sobre esa mayoría informal recayó el peso de la persecución administrativa: operativos de control, secuestro de vehículos y multas de altísimo monto que, lejos de ordenar la actividad, generaron situaciones de grave perjuicio económico para personas que en el transporte por aplicaciones encuentran, muchas veces, su única o principal fuente de sustento.

Sin perjuicio de ello, la presente ordenanza no prevé mecanismos de devolución de multas ya abonadas ni reconocimiento de créditos fiscales, por entender que la consolidación de situaciones jurídicas ya concluidas constituye un principio esencial de seguridad jurídica y estabilidad de las finanzas públicas municipales.

Sancionar con multas onerosas a un trabajador que busca ganarse el sustento honestamente, cuando el propio Estado no le ofreció un camino real para regularizarse, es una contradicción que esta ordenanza viene a corregir.

Las ordenanzas que se derogan fueron sancionadas bajo una lógica intervencionista que equiparaba, en buena medida, el servicio privado de transporte por aplicaciones con el servicio público de taxis y remises. Esa asimilación es conceptualmente incorrecta y perjudicial.

El transporte por plataformas digitales es un servicio privado, de contratación voluntaria entre partes, que no requiere el mismo nivel de regulación que el transporte público concesionado. Tratarlo como si lo fuera eleva las barreras de acceso, reduce la oferta disponible para los usuarios, encarece el servicio y genera una carga burocrática que recae principalmente sobre conductores individuales que buscan en esta actividad una fuente legítima de ingresos.

La regulación que aquí se propone parte de un diagnóstico diferente: el mercado de transporte por aplicaciones funciona mejor con reglas mínimas y claras que con un andamiaje administrativo complejo. Las plataformas digitales ya proveen por sí mismas mecanismos de control, transparencia y rendición de cuentas -calificaciones,

historial de viajes, trazabilidad- que satisfacen a los usuarios que las utilizan, haciendo innecesaria tanta intervención estatal.

La nueva ordenanza se estructura en torno a cuatro principios que atraviesan todo su articulado.

El primero es el de mínima intervención estatal. Solo se exige lo que tiene una justificación concreta en la seguridad vial o en el ordenamiento de la actividad. Todo requisito que no supere ese estándar queda fuera de la norma. Se eliminan, respecto de los regímenes anteriores, exigencias como la licencia profesional de conductor, el libre deuda municipal, el libre multa, la exigencia de radicación estricta en la ciudad, los límites de antigüedad del vehículo más restrictivos, los carteles identificatorios interiores y toda la estructura de obligaciones que pesaba sobre los intermediarios como si fueran concesionarios de un servicio público. El código QR se mantiene, pero como mecanismo simple de verificación —emitido por la autoridad al otorgar la habilitación—, no como carga burocrática previa al inicio de la actividad.

El segundo es el de libre acceso al mercado. La ordenanza prohíbe expresamente que el Ejecutivo Municipal establezca por vía reglamentaria cupos, cuotas o límites cuantitativos a la oferta. Esta prohibición no es menor: uno de los principales efectos nocivos de las regulaciones anteriores era la posibilidad de restringir la cantidad de vehículos habilitados, reproduciendo así la lógica del monopolio territorial que caracteriza al sistema de taxis. En un mercado con plataformas digitales, la restricción cuantitativa de la oferta no protege la calidad del servicio sino las rentas de quienes ya están dentro del sistema.

El tercero es el de seguridad jurídica del administrado. El registro de conductores tiene contenido taxativo: solo se puede exigir DNI, licencia habilitante, título del vehículo y certificado de antecedentes penales y autorización cuando el vehículo es de un tercero. La autoridad no puede ampliar ese listado por vía reglamentaria. Además, se incorpora una cláusula de silencio positivo: si la autoridad no resuelve la inscripción dentro de los quince días hábiles, esta se considera aprobada de pleno derecho. Al

momento de otorgar la habilitación, la autoridad emite un código QR verificable que el conductor exhibe en el vehículo: se trata de un mecanismo simple de verificación, no de una carga burocrática adicional, y a diferencia de los regímenes anteriores no se exige mientras tramita la habilitación definitiva. Con esto se elimina el riesgo de que la burocracia administrativa funcione como barrera de entrada encubierta.

El cuarto es el de claridad normativa. La ordenanza es un texto breve, estructurado y autosuficiente. No remite a otras normas para definir sus requisitos centrales ni depende de reglamentaciones futuras para su operatividad básica. Cualquier conductor, usuario o funcionario puede leerla y entender en pocas páginas qué se exige, qué se prohíbe y cuáles son las consecuencias del incumplimiento.

Uno de los aportes conceptuales más importantes de esta ordenanza es la consagración expresa de la diferencia entre el servicio público de taxis y remises, sujeto a concesión y regulación tarifaria, y el servicio privado de transporte por plataformas digitales, que es una relación contractual entre particulares. Esta distinción tiene consecuencias prácticas directas. El servicio privado no está sujeto a tarifa regulada, no requiere habilitación como si fuera una licencia de uso del espacio público, y no puede ser limitado cuantitativamente por el Estado municipal so pretexto de proteger el equilibrio del sistema de transporte. La clara delimitación de ambos regímenes contribuye a que cada uno se desarrolle bajo las reglas que le son propias, sin interferencias mutuas que perjudiquen a usuarios y prestadores de ambos sectores.

La reforma propone una modificación puntual al artículo 202 de la Ordenanza N° 7.882 -Régimen de Infracciones y Penalidades- para adecuarlo al nuevo esquema regulatorio. Se mantienen las sanciones para quienes operen sin habilitación o con vehículo no autorizado, y para quienes incumplan los requisitos del vehículo o del conductor establecidos en esta ordenanza. Se elimina, en cambio, el tercer párrafo del artículo vigente, que preveía el agravamiento automático de sanciones para conductores de plataformas que incurrieran en infracciones de tránsito generales: ese



agravamiento no tiene justificación en un régimen de servicio privado y genera un trato discriminatorio.

La ordenanza prevé un período de adecuación de treinta (30) días para los conductores que ya se encuentran prestando el servicio, fijando un plazo concreto que elimina la incertidumbre que generaba la delegación abierta en la autoridad de aplicación.

La ordenanza incorpora dos disposiciones complementarias que fortalecen el régimen. La primera consagra la libertad tarifaria: las tarifas son fijadas por las plataformas o acordadas entre las partes, sin intervención municipal, en coherencia con la naturaleza privada del servicio. La segunda regula la baja del registro, garantizando que el conductor pueda desafiliarse por vía digital con constancia inmediata.

Finalmente, se amplía el alcance de las derogaciones para incluir las normas tributarias municipales vinculadas al servicio, evitando que subsista una carga fiscal sin sustento en una regulación ya derogada.

Por las razones expuestas, se solicita la aprobación del presente proyecto.

Lic. Pablo Mussio

Lic. Ana Cantini

Bloque La Libertad Avanza