

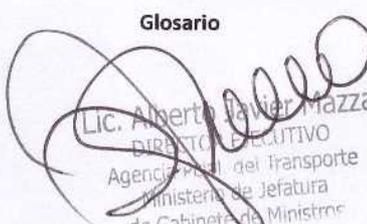
**Plan Quinquenal Director  
de Transporte  
(PQT)**

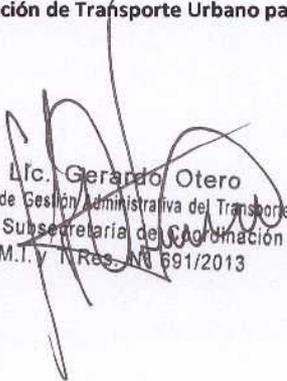
**Agencia de Transporte  
Metropolitano  
(ATM)**

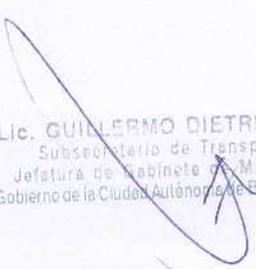
**2014**

## Índice

Introducción	2
1. El Área Metropolitana de Buenos Aires: hacia la coordinación e integración interjurisdiccional del transporte	3
1.1. Delimitación del Área Metropolitana de Buenos Aires	3
1.2. El transporte en el AMBA: como expresión histórica	5
1.3. Hacia un escenario de coordinación e integración jurisdiccional	9
1.4. Caracterización del sistema de transporte metropolitano de Buenos Aires	10
1.4.1. Caracterización por modos	10
1.4.2. Caracterización de los viajes	12
1.4.3. Jurisdicciones y organismos involucrados	13
2. Objetivos y líneas de acción	22
Objetivo general 1. Agencia de Transporte Metropolitano	23
Objetivo general 2. Coordinación territorial	26
Objetivo general 3. Sistema de transporte regional: integración y coordinación	28
3. Planteo preliminar de estrategias de ordenamiento, coordinación y planificación	43
1. Modernización y refuncionalización de los ferrocarriles metropolitanos	44
2. Optimización del sistema de transporte automotor metropolitano de pasajeros	44
3. Subte y premetro	45
4. Estaciones y centros de transferencia	45
5. Vías de semicircunvalación	46
6. Impulso de mejoras en la conectividad metropolitana norte-sur	46
7. Refuncionalización estratégica de las condiciones de movilidad en los procesos de expansión metropolitana recientes	47
8. Refuncionalización estratégica del transporte de cargas	47
9. Desarrollo de la vinculación estratégica "AMBA – Aeropuertos/Puertos"	48
10. Movilidad no motorizada	48
11. Promoción del desarrollo de instrumentos para la planificación del sistema en el corto, mediano y largo plazo.	49
4. Acciones e intervenciones a corto plazo	50
Corredor de transporte. Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1	52
Viaducto FC Gral. Belgrano Sur – Constitución	54
Complejo de trasbordo Liniers – Ciudadela	56
Corredor de transporte Metrobus Juan M. de Rosas	57
Conexión terrestre EZEIZA – AEROPARQUE	59
Observatorio de Transporte y Movilidad	61
Modelo de Planificación de Transporte Urbano para el AMBA	63
Conclusión	64
Lista de siglas y acrónimos	65
Glosario	

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Metropolitana del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. Nº 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Introducción

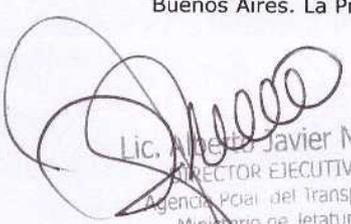
El presente documento ha sido elaborado en el marco de las tareas previstas en el Convenio Tripartito firmado por los representantes del Estado Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires<sup>1</sup>. El trabajo, que estuvo a cargo del Equipo Técnico que está conformando la ATM, integrado por profesionales de las tres jurisdicciones, propone objetivos y líneas de acción que ayuden a consolidar una planificación y gestión integrada como principios orientadores.

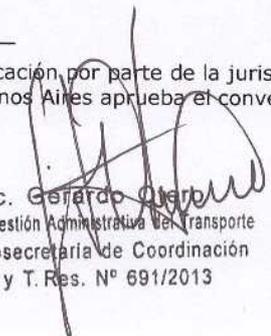
En su artículo 1° el citado convenio planteó como su objeto "la constitución de un organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y planificación en materia de transporte y su infraestructura"; y su artículo 6° instruyó la elaboración de un "Plan Quinquenal Director de Transporte" para definir las políticas y estrategias públicas, como así también los proyectos de inversión y desarrollo a ser cumplidos por las tres jurisdicciones "para alcanzar los objetivos y metas propuestos".

Conforme con estos lineamientos, el presente Plan Quinquenal se presenta como una herramienta orientadora respecto de las intervenciones de carácter interjurisdiccional a realizar en la materia, pero sin avanzar en lo atinente al financiamiento del sistema ni en los aspectos relacionados con sus costos, tarifas y subsidios.

En este contexto, a partir del mes de octubre de 2012, comenzó un trabajo mancomunado cuyo resultado se expone en el presente documento, con el fin de identificar acciones y proyectos prioritarios para mejorar el transporte en el AMBA, así como para sentar las bases para la planificación y coordinación interjurisdiccional del sector.

<sup>1</sup> Se encuentra pendiente su ratificación por parte de la jurisdicción nacional y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La Provincia de Buenos Aires aprueba el convenio tripartito mediante Decreto 490/13.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Quesada  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO PETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

# 1

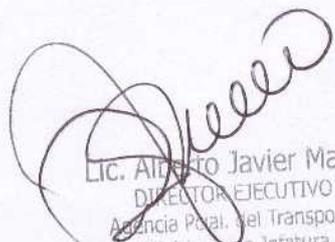
## El Área Metropolitana de Buenos Aires: hacia la coordinación e integración interjurisdiccional del transporte

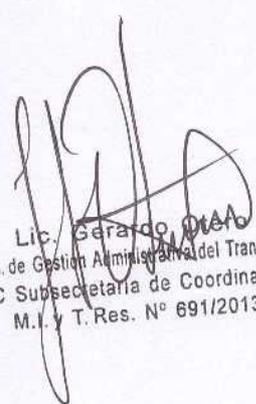
### 1.1. Delimitación del Área Metropolitana de Buenos Aires

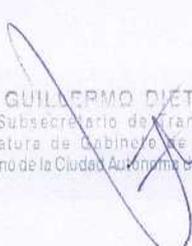
El AMBA se presenta como la expresión territorial de un complejo proceso histórico en donde transformaciones económicas y sociales estuvieron indisolublemente ligadas a la organización territorial del espacio urbano-metropolitano actual. Desde las últimas décadas del siglo XIX, diferentes cambios y momentos históricos incidieron en un conjunto de situaciones que caracterizan la actual estructura territorial del área.

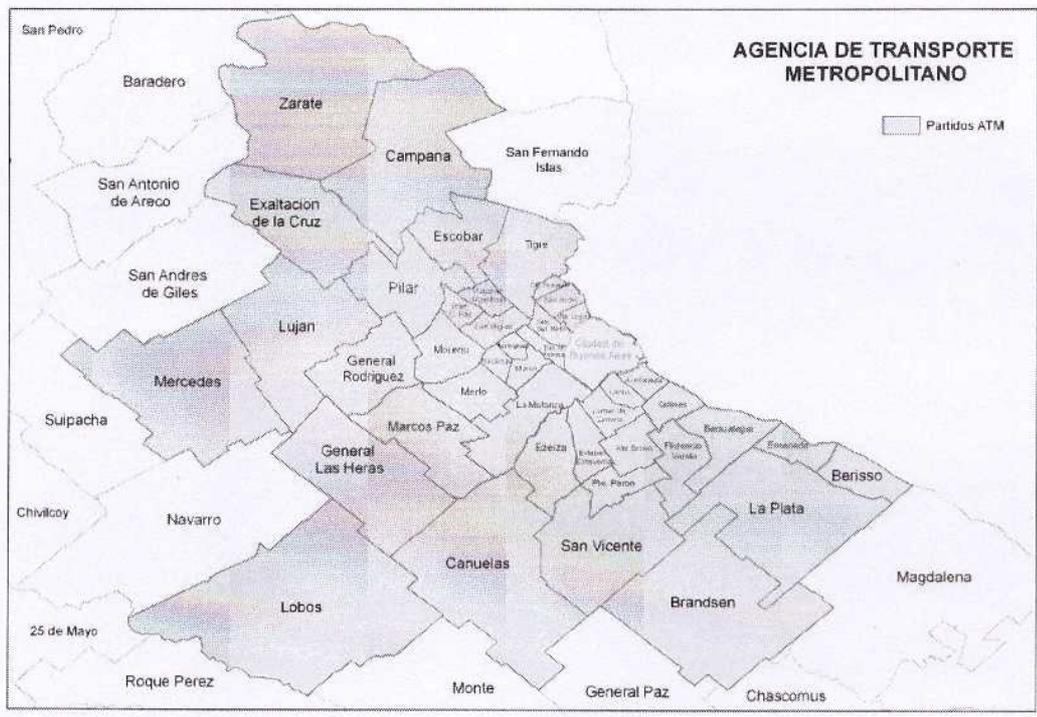
Existe pluralidad de criterios para delimitar un área metropolitana que tiende a crecer física y demográficamente, tal como sucedió de manera acelerada durante las últimas décadas en el AMBA.

Así, en el proceso de diseño de un plan de transporte, la delimitación del espacio urbano-metropolitano requiere considerar la continuidad y el crecimiento físico del tejido urbano, el área de cobertura de los servicios de transporte público urbano y suburbano y, en especial, las características de los desplazamientos de la población concernida, como indicador clave de la unidad y funcionalidad del territorio.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Diethrich  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



**Mapa N° 1: Delimitación del territorio de actuación de la ATM**

Contemplando el crecimiento físico-demográfico, el desenvolvimiento de las relaciones funcionales y la oferta de transporte, para la puesta en marcha del Plan se considera que el territorio metropolitano de intervención de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) queda en una primera instancia conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 42 municipios que integran el territorio metropolitano de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate. Este territorio conforma una superficie que supera los 13.900 km<sup>2</sup>, una mancha urbana que alcanza los 2.400 km<sup>2</sup>,<sup>2</sup> en el que

<sup>2</sup> Plan Estratégico Territorial, 2008.

Lic. Alberto Javier Mazza  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Porteña del Transporte  
 Ministerio de Jeratura  
 de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
 Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
 A/C Subsecretaría de Coordinación  
 M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

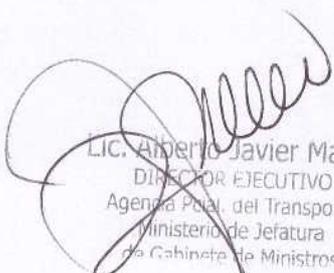
habita una población estimada de 15.000.000 de habitantes, siendo una de las áreas metropolitanas más pobladas del mundo.

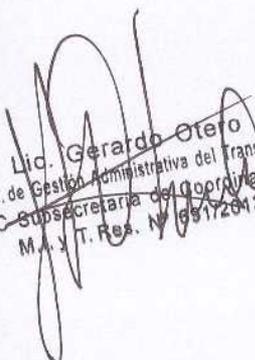
No obstante, como estipula el Convenio, la delimitación del espacio de intervención de la ATM será susceptible de modificaciones en función de la evolución de las actividades económicas y sociales, indefectiblemente asociadas a la dinámica del transporte y los desplazamientos en el territorio.

## 1.2. El transporte en el AMBA: como expresión histórica

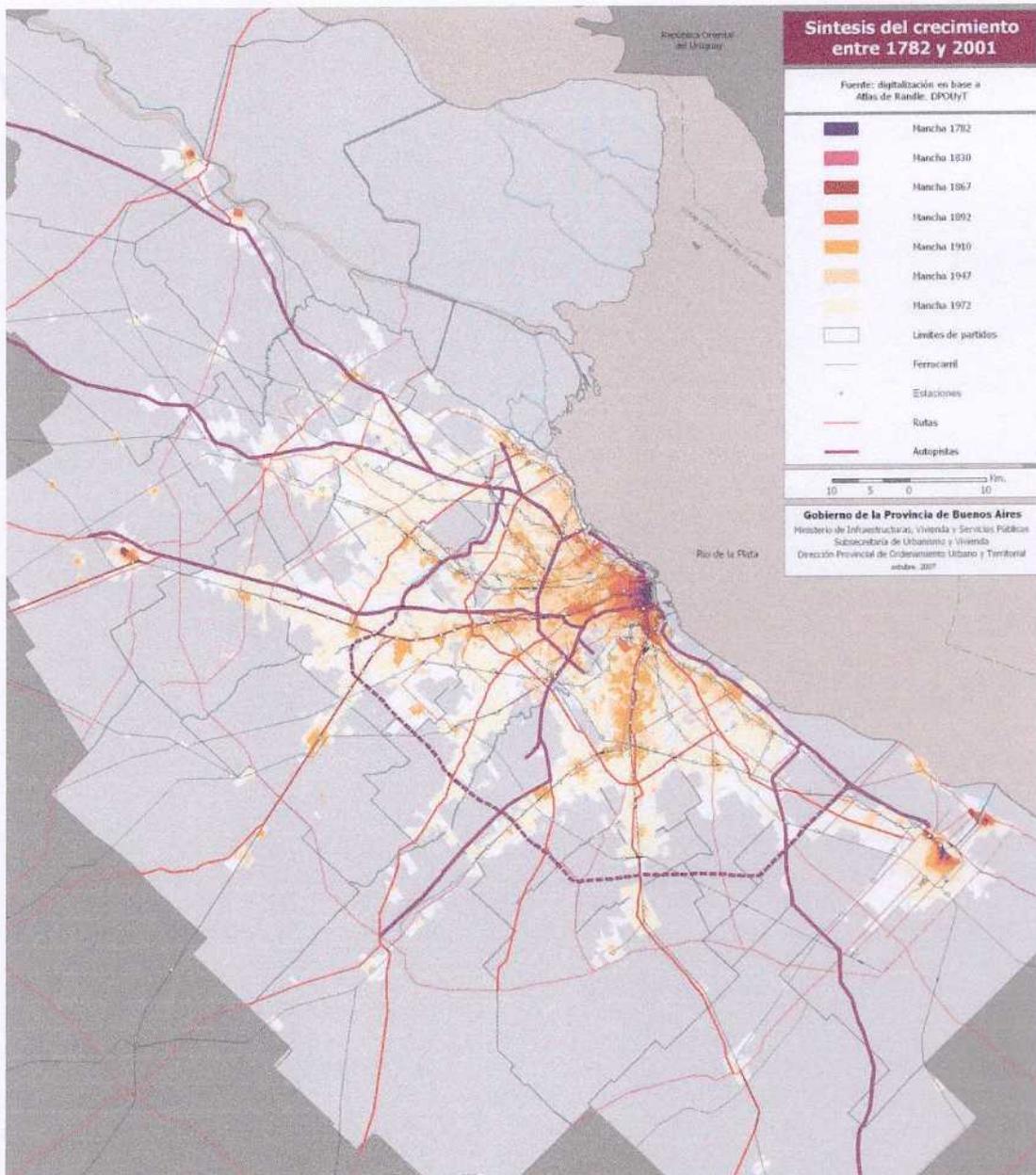
Los primeros antecedentes que marcan la conformación del AMBA remiten al período comprendido entre 1870-1930, cuando comienza a gestarse una organización radial a escala nacional en torno a la Ciudad y al Puerto de Buenos Aires, centro de gravedad de la actividad económica vinculada al desarrollo del modelo agroexportador. En este marco, se verificó un proceso de densificación del área central de la Ciudad.

Las transformaciones macroeconómicas que se suscitan a partir de 1930, con el auge del modelo sustitutivo de importaciones, tendrán su reflejo territorial una década y media después: se densifican ciertos ejes en la Ciudad de Buenos Aires, y se inicia un significativo proceso de metropolización, donde fenómenos migratorios internos y la expansión de la ciudad, irán a la par de un crecimiento del espacio urbano-metropolitano de Buenos Aires.

  
LIC. ALBERTO JAVIER MAZZA  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.A. y T. Res. N.º 99172843

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



**Mapa N° 2: Expansión histórica de Buenos Aires. 1782-2001**

*[Signature]*  
 Lic. Alberto Javier Mazza  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Pcia. del Transporte  
 Ministerio de Jefatura  
 de Gabinete de Ministros

*[Signature]*  
 Lic. Gerardo Otero  
 Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
 A/C Subsecretaría de Coordinación  
 M.I. y T. Res. N° 691/2013

*[Signature]*  
 Lic. GUILLERMO DI D'ERICH (H)  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

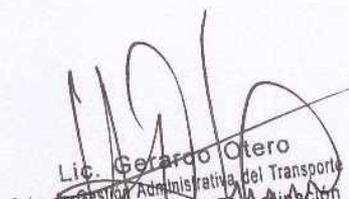
Hacia 1947 la población de Buenos Aires alcanzaba los 3 millones de habitantes, y para el año 1970 el AMBA ya superaba los 8 millones de habitantes, cobrando un rol protagónico la primera corona metropolitana. Durante este período, tanto los servicios ferroviarios metropolitanos, como la expansión de los servicios del autotransporte público de pasajeros, y la red de subterráneos de la Ciudad se consolidan como el principal soporte de los desplazamientos en el territorio metropolitano.

En torno a la década de 1970 comienzan a construirse las primeras autopistas radiales urbanas, que acompañan el incremento del uso del automóvil particular, ante la falta de acciones integrales sobre el sistema de transporte, pese a que existieron propuestas como las del Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM) tendientes a su desarrollo armónico, con un proyecto de red regional y de centros de transbordo que priorizaba el transporte público en general, y el transporte guiado en particular.

Los múltiples procesos que se desarrollaron sin criterios de planificación interjurisdiccional, coadyuvaron a la consolidación de un modelo territorial basado en la segregación socioespacial y en la generación, a partir de la década del 90, de nuevas centralidades en torno a las autopistas, que confluyeron en nuevos escenarios de creciente motorización. Como consecuencia, hoy nos encontramos ante el desafío de definir un modelo de transporte y movilidad sostenible para el AMBA, en donde el transporte público masivo asuma un papel protagónico, en detrimento de la movilidad individual.

En este contexto debe remarcarse que ya en 2010, como producto de los últimos procesos de expansión física y demográfica del área, que comprendieron un fuerte crecimiento de la tercera corona, la población del AMBA alcanzó alrededor de 15 millones de habitantes, según datos del último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, lo que indica que la población de la segunda corona ha superado a la de la primera.

  
Lic. ALBERTO JAVIER MAZZA  
DIRECTOR EJECUTIVO  
AGENCIA POLICIAL DEL TRANSPORTE  
Ministerio de Justicia  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. GERARDO OTERO  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I y T. Res. N° 69 V/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



flujo mixto. También impulsó el nacimiento y la consolidación de los servicios de oferta libre que registraron un aumento explosivo de su demanda.

Por su parte, los servicios de subte se vieron afectados por la lenta extensión de la red y la saturación en horas pico de algunas líneas, brindando en definitiva un servicio acotado espacialmente y alejado de su capacidad potencial.

Finalmente deben mencionarse los inconvenientes que se observan derivados de la falta de integración tarifaria y escasa integración física entre los modos de transporte, sumadas al deterioro y la disfuncionalidad de los centros de transbordos en el conjunto de la red de transporte.

Como consecuencia de lo expuesto, se verifica una disminución progresiva de la accesibilidad en ciertos ejes relevantes del AMBA y del área central, así como una ineficiente cobertura de los servicios de transporte en los espacios intersticiales, junto con la acentuación de los procesos no planificados de urbanización metropolitana de la periferia.

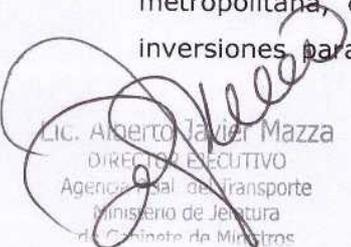
### **1.3. Hacia un escenario de coordinación e integración jurisdiccional**

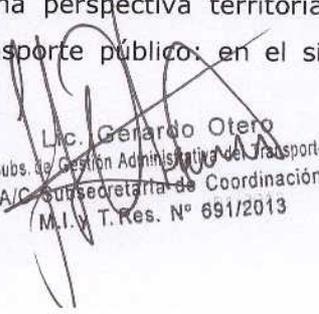
En paralelo al proceso histórico expuesto surgen espacios de demanda insatisfecha en las áreas de expansión urbana recientes, que se acentúa para los sectores de menores ingresos.

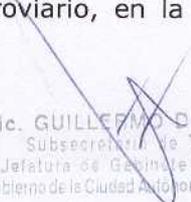
Este conflictivo panorama se vio retroalimentado por una desinversión estructural en el sistema de transporte público, que se manifestó en su descenso en la participación modal, junto con la ya mencionada proliferación de servicios de oferta libre (charters y nuevos servicios no formales).

Ello pone en evidencia que si no se interviene, mediante un proceso de planificación interjurisdiccional capaz de conducir a un escenario de mejor transporte público y menor uso del automóvil particular, puede agravarse la situación general del sistema de transporte de la región.

Por eso es urgente desarrollar políticas de transporte coordinadas a escala metropolitana, desde una perspectiva territorial, capaces de promover y estimular inversiones para el transporte público: en el sistema ferroviario, en la expansión y

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Nacional de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
del Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura del Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

optimización de la red de subterráneos, y en la reformulación integral (circulación preferencial y operatividad) del autotransporte público urbano. A estas acciones se las debe complementar con la implementación de centros de transferencia periféricos de disuasión al auto particular y otras medidas para desincentivar el uso del modo privado en los viajes hogar-trabajo, así como la promoción de modos no motorizados.

Con este escenario, al que se apunta desde la ATM, se logrará una mejora sustancial de la accesibilidad y optimización de las condiciones ambientales urbanas y metropolitanas. Asimismo se promoverá el desarrollo de intervenciones estratégicas en el marco de una visión integral, que desde un sistema de transporte eficiente contribuya a la organización del territorio metropolitano, preservando la centralidad de la Ciudad y fomentando el crecimiento armónico de subcentros regionales.

#### **1.4. Caracterización del sistema de transporte metropolitano de Buenos Aires**

##### **1.4.1. Caracterización por modos**

El sistema de transporte metropolitano se caracteriza por la presencia de una red vial donde circulan el tránsito de cargas, automóviles particulares, colectivos de diferentes jurisdicciones, y otras modalidades como taxis, charters, remises, motocicletas y bicicletas, además de los peatones. Por otra parte, incluye más de 800 kilómetros de red ferroviaria en superficie. En el territorio de la Ciudad de Buenos Aires se cuenta con 55 kilómetros de red subterránea y premetro, una red de Metrobus de 37 km, y 108 km de red protegida de vías para ciclistas, además de toda la infraestructura complementaria que comprende estaciones, terminales y equipamientos colaterales del sistema.

**El sistema de transporte automotor de pasajeros** es el modo terrestre de mayor importancia en función de su cobertura y del porcentaje de viajes realizados. Actualmente se dispone de una completa red de servicios dependientes de las diversas jurisdicciones (nacional, provincial, municipal).

Las líneas de jurisdicción nacional, son aquellas líneas que realizan recorridos entre Capital Federal y Partidos de la Provincia de Buenos Aires, las más importantes en términos de cantidad, flota, recorridos y pasajeros transportados. Son 136 líneas, con una flota de 9.700 vehículos, operadas por empresas privadas subsidiadas por el

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Privada de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Estado Nacional que transportan aproximadamente 5.200.000 de pasajeros por día hábil. La oferta es diversificada y tiene una importante cobertura tanto en la Ciudad como en los municipios del Gran Buenos Aires.

Las 107 líneas de jurisdicción provincial, son aquellas líneas que realizan recorridos entre dos o más Partidos de la Provincia de Buenos Aires, se utilizan fundamentalmente para la vinculación entre los partidos del conurbano bonaerense sin ingresar a la Ciudad de Buenos Aires.

Por último, las líneas de jurisdicción municipal, son aquellas líneas que realizan recorridos dentro de los límites territoriales de cada Partido de la Provincia de Buenos Aires, suman un total de 80 líneas, con recorridos que permiten la vinculación entre barrios de un mismo municipio y los conectan con las estaciones del ferrocarril. Su principal obstáculo para cubrir la demanda es la carencia de infraestructura vial apta para la circulación.

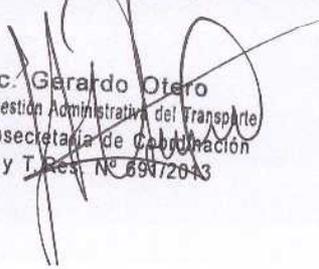
**El sistema ferroviario metropolitano de Buenos Aires** cumple la función de brindar servicios a los corredores troncales radiales y fue base de la organización de centros y subcentros regionales del AMBA. Se conforma con 7 líneas ferroviarias, algunas con varios ramales. La longitud total del sistema utilizada para la prestación del servicio de pasajeros en el área, alcanza aproximadamente 830 km. A su vez, el sistema posee 272 estaciones, de las cuales 41 están ubicadas en la Ciudad y 231 en el Conurbano, con una distancia media entre ellas de 3 km.

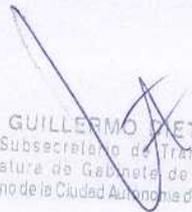
Las grandes terminales de las principales líneas en la Ciudad de Buenos Aires se ubican en el área central (Constitución, Retiro y Once). Las líneas Urquiza y Belgrano Sur pierden potencialidad al ubicarse sus terminales fuera del área central.

La morfología de la red es acentuadamente radial con una sola línea transversal (traza del ferrocarril Roca entre Haedo y Temperley) y con escasa conectividad entre los corredores.

Por otra parte las diferencias de trochas (angosta, media y ancha) y de tecnologías (tercer riel, sistema catenaria y diesel-eléctrico) entre las distintas líneas dificultan alcanzar un esquema más diversificado de movilidad, impacta en la diversidad del material rodante, aún dentro de una misma tecnología, lo que implica elevados gastos de mantenimiento e imposibilidad de establecer esquemas de asociación técnica entre los distintos operadores.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
SECRETARIO EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. Nº 69472043

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

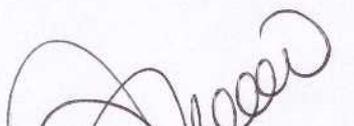
**El sistema de transporte subterráneo** circula exclusivamente dentro de la Ciudad y cumple un rol fundamental en la accesibilidad al área central, que concentra la mayor parte de las actividades administrativas y financieras, y a los barrios con mayor densidad. La morfología de la red se caracteriza por disponer de seis líneas subterráneas (cuatro radiales y dos transversales) y una línea de superficie (el Premetro), con una extensión total que supera los 55 kilómetros.

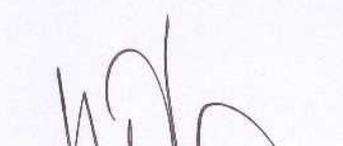
Otras modalidades de transporte en el AMBA son los taxis y remises, y los servicios urbanos de oferta libre. El parque de **taxis y remises** alcanza alrededor de 38.000 vehículos en la Ciudad, y se estima en 50.000 el total de licencias considerando el conjunto del AMBA. No obstante fuera de la Ciudad, la participación del sistema de remises supera ampliamente al servicio de taxis.

En cuanto a los **servicios urbanos de oferta libre**, en la década del noventa surgió un nuevo tipo de oferta, caracterizado como "servicios urbanos especiales" o "charters". Los mismos operan recorridos con un mínimo de paradas, en origen y destino, haciendo uso preponderantemente de las autopistas. Nacidos como oferta informal, en respuesta a demandas de diferentes grupos sociales en cuanto a recorridos, seguridad y niveles de confort no cubiertos por el sistema de transporte automotor de pasajeros, fueron luego regulados por normas nacionales de 1994 y 1999 en materia de itinerarios, frecuencias, capacidad y calidad del servicio, pero no de tarifas.

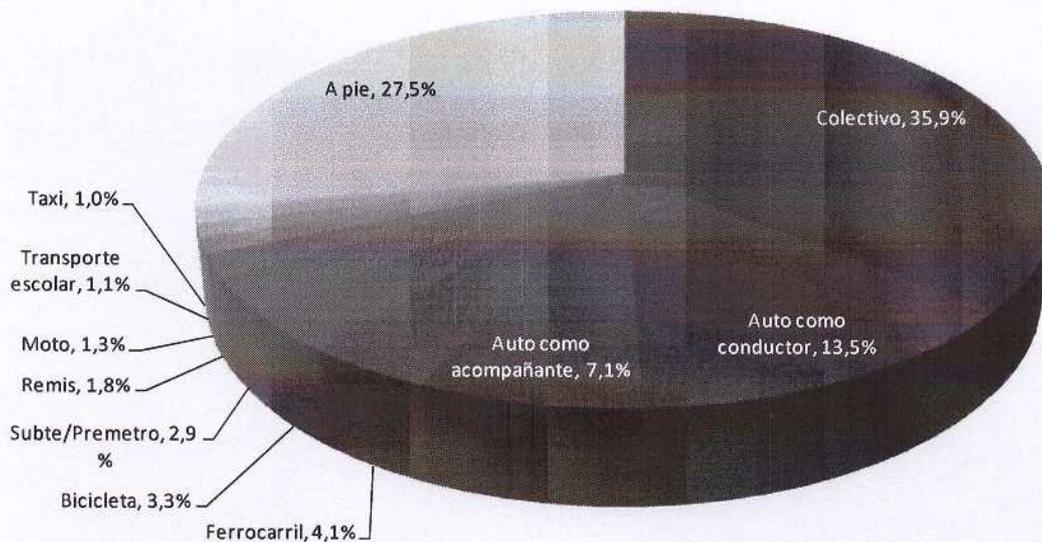
#### 1.4.2. Caracterización de los viajes

En el sistema de transporte metropolitano de Buenos Aires se realizan aproximadamente 22.700.000 de viajes, los cuales presentan la siguiente división modal para un universo de análisis que comprende el área de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010 (ENMODO).

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECCIÓN EJECUTIVA  
Agencia Policial del Transporte  
Ministerio de Jeratura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO PETRICH (H)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



**Gráfico N°1: Distribución modal**

Del total de los viajes, el principal motivo es el "trabajo", representando 38%, le sigue el motivo "estudio" con un 26%. Los principales intercambios se dan entre partidos del AMBA, con un 47,1%. Le siguen con 24,6% los viajes comprendidos al interior de la CABA, con 14,1% los viajes entre el Gran Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires, y con 14,2% los viajes al interior de los partidos del Gran Buenos Aires.

### 1.4.3 Jurisdicciones y organismos involucrados

A continuación se detalla, según cada jurisdicción, los organismos competentes en la gestión del sistema de transporte.

#### • Gobierno Nacional

Los organismos del Gobierno Nacional investidos con competencias en la materia son:

#### - Secretaría de Transporte de la Nación

La Secretaría, dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, tiene a cargo la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte,

Lic. **Javier Mazza**  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Pcia. del Transporte  
 Ministerio de Jefatura  
 de Gabinete de Ministros

Lic. **Gerardo Otero**  
 Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
 A/C Subsecretaría de Coordinación  
 M. de T. Res. N° 691/2013

Lic. **GUILLERMO GUTRICH (h)**  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

supervisando el cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución. Asimismo, le corresponde la emisión de normativa complementaria, la elaboración de medidas y la coordinación de acciones que permitan el desarrollo de los servicios, en todos los modos de transporte, en condiciones de eficiencia y como sistema integrado.

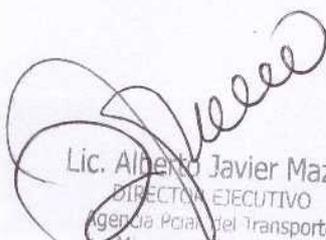
El organismo dependiente de la Secretaría de Transporte que se encuentra trabajando en el sistema de transporte del AMBA es la **Dirección Nacional de Planificación y Coordinación del Transporte, que está** desarrollando la generación, revisión, actualización y consolidación de una base de datos sólida y confiable de movilidad, destacándose la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO), la Encuesta en Transporte Privado (ENTRAPI) y la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA); así como la revisión y seguimiento de los Conteos de Tránsito en Transporte Privado e Individual.

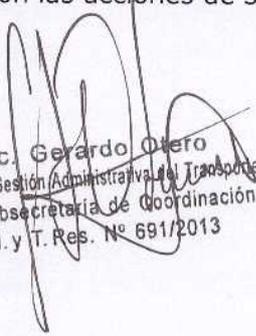
El Decreto N° 1142/2003 establece los objetivos específicos de la Secretaría de Transporte, como así también la responsabilidad primaria de cada una de sus subsecretarías:

**Subsecretaría de Transporte Automotor:** interviene en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte automotor, de carga y de pasajeros, interno e internacional; en la planificación y estructuración del transporte en el área de su competencia.

**Subsecretaría de Transporte Ferroviario:** interviene en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros; y en la planificación y estructuración del transporte ferroviario en el área de su competencia.

**Subsecretaría de Transporte Aerocomercial:** tiene a su cargo la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte aerocomercial, de cabotaje e internacional. Coordinar los estudios para la actualización de la normativa vigente en lo referente a modalidades operativas, su adecuación a la normativa y operación del transporte multimodal, el régimen tarifario y toda otra normativa vinculada con las acciones de su competencia.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETSCH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables:** intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas y planes referidos al transporte fluvial y marítimo. Ejercer las responsabilidades y funciones de la autoridad portuaria nacional.

Mediante el Decreto N° 1438/2012 del Ministerio del Interior y Transporte se crean las Subsecretarías de Gestión Administrativa del Transporte y de Regulación Normativa del Transporte, ambas dependientes de la Secretaría de Transporte.

**Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte:** Interviene en la propuesta de diseño de la política presupuestaria, como así también fiscaliza y controla las compensaciones tarifarias relacionadas con los servicios de transporte que se generan en los distintos modos. Efectúa la evaluación y seguimiento de los planes, programas y proyectos de la secretaría y propone medidas tendientes a optimizar su gestión, coordinación, contralor y mejor aprovechamiento de los recursos disponibles en el ámbito de la Secretaría. Asiste al Secretario de Transporte en la interacción con los distintos actores del sistema de transporte y con la articulación de las relaciones que se establezcan con otras jurisdicciones.

**Subsecretaría de Regulación Normativa del Transporte:** Interviene en la definición de los principios y/o criterios regulatorios del sistema de transporte de manera tal de aumentar la eficiencia de los servicios de transporte y el uso de la infraestructura puesta a disposición de los mismos, coadyuvando a la homogeneidad, coherencia y continuidad en la planificación del sector en todas sus modalidades. Proponer las adecuaciones de las bases operacional, institucional y legal del sistema de transporte público, que propendan a la mejora de los servicios y la satisfacción de los usuarios.

Asimismo forman parte de la estructura de la Secretaría de Transporte un conjunto de Organismos descentralizados que completan la organización del transporte:

**Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA),** es el organismo encargado de regular, controlar y fiscalizar todos aquellos servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A.). Así también, le atañe al ORSNA velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables, impulsar la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también regula el incremento del tráfico aéreo.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO STRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Administración de infraestructura ferroviarias (ADIF)** fue creada a partir de la Ley 26.352 y es responsable de la administración de la infraestructura y los bienes ferroviarios concesionados a privados o cuando por cualquier causa finalice la concesión, o se resuelva desafectar de la explotación bienes muebles o inmuebles

**Operadora Ferroviaria (SOFSE)**, creada a partir de la Ley 26.352 tiene como objetivo garantizar, mantener, y desarrollar el sistema de transporte ferroviario, tanto de cargas como de pasajeros, llevando a cabo las acciones necesarias para consolidar un servicio público eficiente acorde a las necesidades de los usuarios

**Administración General de Puertos (AGP)**: Tiene a su cargo la explotación y mantenimiento de la infraestructura de las áreas no concesionadas, y ejerce las funciones de Autoridad de Aplicación y ente de contralor del cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios de las terminales privadas frente al Estado Nacional. Asimismo, de hecho y de derecho le fueron impuestos también las tareas de mantenimiento, dragado y balizamiento de los canales de acceso al Puerto de Buenos Aires y del vaso portuario.

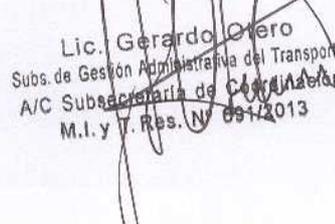
**Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)**: es el organismo de control y fiscalización, con competencia en materia de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, de jurisdicción nacional. Su estructura y funciones están establecidas en el Decreto N° 1388/96, norma que fija las metas generales de proteger los derechos de los usuarios, promover la competitividad en los mercados de las modalidades de transporte mencionadas, promover una mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, e iguales posibilidades de uso para los usuarios del sistema de transporte automotor y ferroviario.

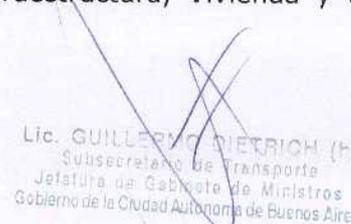
En términos generales, la CNRT asiste a la Secretaría de Transporte aplicando las normas reglamentarias en materia de transporte, fiscaliza las actividades de las empresas, verificando y evaluando el desempeño del sistema de transporte y aplicando las sanciones o penalidades previstas, y resuelve en instancia administrativa los reclamos de los usuarios.

#### ● **Gobierno de la Provincia de Buenos Aires**

Por Decreto PEP N° 1081/2010 fue creada la Agencia Provincial de Transporte, encargada de regular y planificar el transporte de pasajeros y el transporte automotor de carga, desde el ámbito del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECCIÓN EJECUTIVO  
Agencia Provincial de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Carga y Pasajeros  
M.I. y T. Res. N° 091/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Públicos. A partir del 1º de enero de 2011, por Decreto PEP Nº 2/2011, la Agencia Provincial de Transporte fue transferida al Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, entre otros fundamentos, porque la complejidad de la materia exige a la Administración Provincial un abordaje coordinado e integrador, y la integración, articulación y coordinación de políticas públicas entre los diversos estamentos de la administración provincial corresponde al referido Ministerio.

Las funciones de la Agencia son las de planificar, controlar, operar y promocionar el transporte público de pasajeros y carga, en los términos de las Leyes Provinciales Nros. 16.378/57 (D.L.), 10.837 y 13.927; intervenir en el estudio de costos, en la determinación de tarifas y en las concesiones de servicios públicos de transporte; proyectar e impulsar el dictado de normas relacionadas con la contratación y conservación de los servicios públicos de transporte y ejercer la fiscalización de la actividad privada prestataria del servicio público de la provincia, sin perjuicio de las competencias asignadas a los entes de control. Asimismo, tiene la función de coordinar acciones con otros organismos nacionales o provinciales.

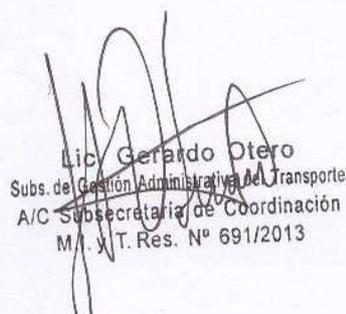
Su competencia se proyecta sobre los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros de carácter intercomunal (líneas numeradas del 200 al 499), las terminales de las localidades, centros de transferencia y calles de acceso a éstos, la supervisión de los servicios de remises de carácter intercomunal, todos los servicios de transporte provincial de cargas, los servicios fluviales y los servicios interurbanos de transporte de pasajeros (a través de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial), y la verificación de la idoneidad técnica de los vehículos, tanto de transporte como particulares (a través del Ente Regulador de la Verificación Técnica Vehicular).

#### • Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La autoridad de aplicación es la Subsecretaría de Transporte dependiente de la Jefatura de Gabinete del Gobierno de la Ciudad, a través de la Dirección General de Transporte.

Según el Decreto Nº 660/2011 las responsabilidades primarias de la Subsecretaría de Transporte son:

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Provincial de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa de Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. Nº 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

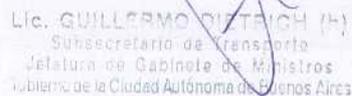
- Entender en los aspectos relacionados con el transporte, la circulación peatonal y vehicular, con base en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la Ciudad.
- Entender en la regulación y control del transporte y el tránsito de la Ciudad.
- Instrumentar políticas, planes y proyectos de ordenamiento y mejora del sistema de transporte de pasajeros y de carga.
- Entender en la formulación de políticas, regulaciones y planes de transporte urbano concernientes al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su articulación con el Área Metropolitana, así como en la coordinación interjurisdiccional.
- Entender en la planificación y modernización de la red semafórica de la Ciudad.
- Planificar políticas de control del cumplimiento de las normas de tránsito en coordinación con las fuerzas policiales y de seguridad que actúan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Implementar las políticas referidas a la habilitación de conductores y a la educación vial.
- Autorizar cortes de calles y avenidas, y desvío del tránsito vehicular cuando correspondiere.
- Entender en la implementación del Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos.
- Entender en el diseño e implementación de las políticas para promover la movilidad saludable, en ciclorrodados o peatonal en todo el ámbito de la Ciudad.

A su vez, según el mismo Decreto, las responsabilidades primarias de la Dirección General de Transporte son:

- Diseñar, implementar y fiscalizar las normas para el ordenamiento del transporte de pasajeros y de carga en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Realizar estudios y proyectos dirigidos a ordenar los servicios de transporte de pasajeros y de carga, en sus distintas modalidades.
- Planificar, regular los servicios de transporte en sus distintas modalidades, y ejercer el control administrativo del cumplimiento de los contratos de asociación público-privada conferido.
- Colaborar y brindar información a las entidades encargadas de la fiscalización y control operativo y técnico de los servicios de transporte de pasajeros y carga, en sus distintas modalidades, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

  
 Lic. Alberto Javier Mazza  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Penal del Transporte  
 Ministerio de Jefatura  
 de Gabinete de Ministros

  
 Lic. Gerardo Otero  
 Subs. de Gestión Administrativa de Transporte  
 A/C Subsecretaría de Coordinación  
 M. y T. Res. N° 691/2013

  
 Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Entender en la organización y mantenimiento del registro de transporte de pasajeros en sus distintas modalidades (Taxis, Remises, Escolares).

Dentro de la Dirección General de Transporte, la Gerencia Operativa de Planificación del Transporte tiene las siguientes acciones:

- Estudiar y proponer mejoras para el transporte público, automotor de pasajeros, de corta, media y larga distancia.
- Supervisar la gestión de los proyectos aprobados, verificando la correcta ejecución de las partidas asignadas.
- Desarrollar la planificación técnica de los proyectos de mejoras en el sistema de transporte, de carácter interjurisdiccional, en coordinación con el Ministerio de Gobierno y las restantes áreas competentes del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

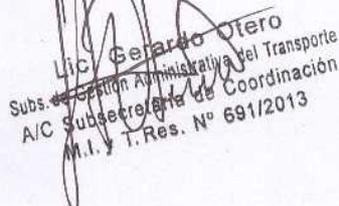
Elaborar proyectos de normas correspondientes a los temas de su competencia. Además, de la Subsecretaría de Transporte dependen 6 direcciones y una unidad de proyectos especiales, a saber: Unidad de Proyectos Especiales (UPE) Transporte Masivo de Buses Rápidos, Dirección General de Tránsito, Dirección General de Transporte, Dirección General de Licencias, Dirección General de Seguridad Vial, Dirección General Cuerpo de Agentes de Control del Tránsito y Transporte y Dirección de Movilidad Saludable.

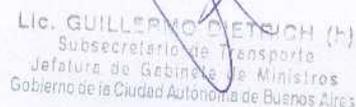
Asimismo, el Decreto N° 101/2013 estableció que bajo la órbita de la Jefatura de Gabinete se encuentra Subterráneos de Buenos Aires S.E., como autoridad de aplicación del sistema de subterráneo de la Ciudad. Tienen a su cargo de estudiar, diseñar y realizar los planes de expansión de la red.

Autopistas Urbanas S. A., es quien presta el doble servicio de realizar el mantenimiento y la explotación de las autopistas de la Ciudad, y lleva a cabo obras de infraestructura vial.

Por último, la Ciudad cuenta con un Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, el cual ejerce el control de la calidad de los servicios públicos prestados por la administración central o descentralizada o por terceros, y que abarca: transporte público de pasajeros; control de estacionamiento por concesión, conservación y mantenimiento vial por peaje, y el sistema de verificación fotográfica de infracciones de Tránsito.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. ~~de~~ Dirección Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

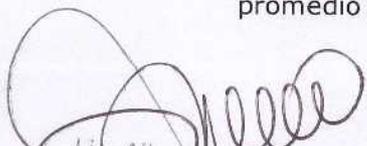
## ● Municipios

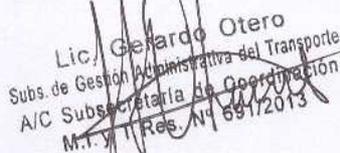
Los municipios regulan y controlan las líneas de transporte automotor de pasajeros cuyos recorridos comienzan y terminan dentro de su jurisdicción. Estas líneas comunales juegan un rol complementario dentro del sistema de transporte, vinculando distintos barrios y localidades entre sí, reforzando el rol de los centros secundarios. Los municipios también tienen competencias sobre la organización del tránsito, la prestación de los servicios de taxis y remises, de transporte automotor de cargas de carácter comunal y de transporte de escolares, la infraestructura vial interna, la planificación urbana y la regulación de los usos de suelo, así como el emplazamiento de las paradas de transporte público.

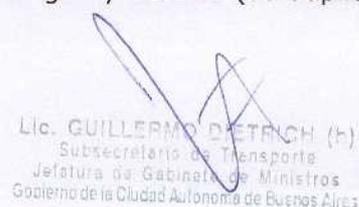
### 1.4.4. Problemáticas centrales del transporte metropolitano

A modo de síntesis de la situación actual, se resaltan las siguientes problemáticas:

- Ausencia de políticas coordinadas de transporte a escala metropolitana, dada la complejidad y multiplicidad de actores.
- Deterioro y falta de modernización e inversión sostenida en la infraestructura ferroviaria en las últimas décadas.
- Considerable retraso y desatención de la infraestructura física del transporte de pasajeros orientada hacia el confort de los usuarios, en la espera y los intercambios.
- Congestión creciente en los accesos radiales y sus empalmes con la red vial metropolitana.
- Persistencia de un esquema radial y de una tendencialidad centrípeta en los esquemas de movilidad.
- Ausencia de articulación, que afecta al transporte de cargas, entre la red vial y ferroviaria, entre estas y el sistema portuario, y carencia de zonas de ruptura de cargas.
- Inexistencia de una red de tránsito pesado intermunicipal.
- Crecimiento constante -e incluso incremental- en el uso del automóvil particular y una baja tasa de ocupación por vehículo.
- Tendencias indeseadas a la periurbanización, con incremento en las distancias promedio transitadas por los automóviles entre origen y destino (se duplicó en los

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jurisdicción  
de Gabinete de Ministros

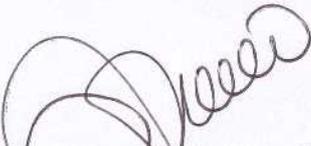
  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.T. y Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

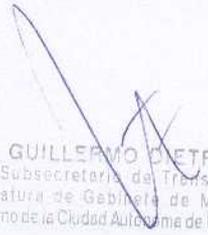
últimos 20 años); mayor consumo de combustible y aumento de la contaminación ambiental.

- Estructura vial principal sin suficientes conexiones transversales.
- Baja participación de los modos públicos guiados.
- Ausencia de un criterio intermodal de planificación en el marco de una falta de concepción del sistema de transporte como red operativa (falta de promoción de la intermodalidad, de una red jerarquizada y de integración tarifaria).
- Disminución progresiva de la accesibilidad a las nuevas centralidades y entre estas y el área central.
- Carencia de un enfoque sistémico respecto de la planificación portuaria y aeroportuaria de la región.
- Necesidad de incremento de facilidades para peatones y ciclistas en diferentes zonas.

Producto de esta problemática, la movilidad de pasajeros y cargas presenta a diario serias y crecientes dificultades en términos de costos, tiempos de viaje y otros aspectos de la calidad del servicio. La ausencia de una gestión coordinada en materia de transporte por parte de las jurisdicciones y los actores políticos del AMBA, dificultó la implementación de estrategias y acciones que favorezcan la calidad de vida de sus habitantes. La falta de consenso para llevar a cabo acciones estratégicas en el sistema de transporte y en la calidad de los servicios, la falta de integración tarifaria, y la ausencia de esquemas de regulación eficientes son algunas de las grandes deficiencias estructurales, que habrán de optimizarse mediante el trabajo y esfuerzo mancomunado entre todas las jurisdicciones del AMBA.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Ppal. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Objetivos y líneas de acción

El Plan Quinquenal de Transporte se ha elaborado sobre la base de tres grandes objetivos generales, fundamentales para el ordenamiento, la coordinación y la planificación integral del transporte del AMBA.

### Objetivo general I

#### Agencia de Transporte Metropolitano:

Consolidar a la ATM como organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y planificación del transporte en el AMBA, de modo que pueda cumplir eficazmente su misión, funciones y objetivos.

### Objetivo general II

#### Transporte y territorio

**a) Caracterización del marco territorial:** Alcanzar conocimiento detallado del territorio y formar opinión sobre las políticas para su ordenamiento formuladas por cada una de las jurisdicciones integrantes, en todo cuanto incida sobre el sistema de transporte regional.

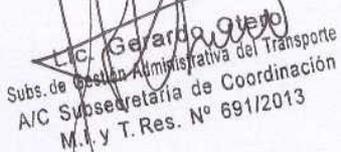
**b) Transporte y organización del territorio:** Contribuir mediante el sistema de transporte metropolitano a superar la crisis de la configuración radioconcéntrica, revertir la desorganización y propagación omnidireccional del suburbio, y mitigar la congestión del área central.

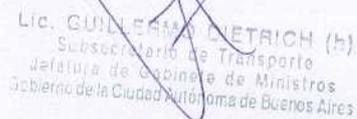
### Objetivo general III

#### Sistema de transporte regional

Lograr un sistema de transporte sustentable que asegure al AMBA, niveles adecuados de accesibilidad, y que coadyuve a la organización del territorio y la evolución armónica de la urbanización.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Piquero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Esquema conceptual del Plan



En orden al logro de los objetivos generales se han definido los objetivos particulares y líneas de acción expuestos a continuación:

### Objetivo general 1

#### Agencia de Transporte Metropolitano

##### Objetivo 1.1

**Coadyuvar a la definición, implementación y ejecución de políticas comunes de ordenamiento, coordinación y planificación de las distintas modalidades del transporte.**

**Línea de acción:** Promover y orientar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por todas las instituciones con competencia en materia de transporte y en aquellas materias relevantes por su incidencia recíproca con el sistema de transporte, conciliando los diversos intereses que confluyen en el ámbito geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires.

##### Objetivo 1.2

**Articular la gestión del sistema de transporte con la de los órganos de ordenamiento del territorio.**

**Línea de acción:** Promover la coordinación y consulta permanente entre la ATM y las

Lic. Alberto Javier Matza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Metropolitana del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DYERICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

áreas de gobierno competentes en materia territorial de cada una de las Partes integrantes (municipios y jurisdicciones de mayor jerarquía).

#### Objetivo 1.3

**Contar con la información requerida para coordinar y planificar el sistema de transporte.**

**Línea de acción:** Desarrollar y mantener actualizadas, bases de datos y sistemas de información geográfica, con información integral sobre oferta y demanda de transporte, relevante para la coordinación y planificación del sistema y para alimentar indicadores de gestión.

#### Objetivo 1.4

**Asegurar el acceso a los sistemas de información, instrumentos de planificación y bases de datos de transporte de las jurisdicciones que componen la ATM.**

**Línea de acción:** Establecer acuerdos y definir procedimientos con los organismos relevantes de las Partes, y capacitar al personal de la ATM en el manejo de herramientas de planificación y de bases de datos así como en el cumplimiento de normas de resguardo de información.

#### Objetivo 1.5

**Contar con métodos e instrumentos aptos para coordinar y planificar del sistema de transporte.**

**Línea de acción:** Emplear instrumentos conceptuales, cualitativos y cuantitativos, incluyendo modelos matemáticos de simulación, para el diseño y evaluación de políticas, planes y proyectos.

#### Objetivo 1.6

**Contar en tiempo y forma con los recursos financieros que aseguren el**

24

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR GENERAL  
Agencia PPA del Transporte  
Ministerio de Jeratura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**adecuado funcionamiento de la ATM.**

**Línea de acción:** Elaborar y sustentar la programación financiera del organismo de modo tal que permita obtener de las Partes los recursos necesarios para su funcionamiento administrativo, y asimismo obtener fondos provenientes de las demás fuentes contempladas en el Estatuto para el financiamiento de sus actividades.

**Objetivo 1.7**

**Contar con la estructura y los recursos humanos que aseguren el adecuado funcionamiento de la ATM.**

**Línea de acción:** Conformar una estructura organizacional acorde con las funciones del Organismo, efectuar una adecuada definición de perfiles y selección del personal, y elaborar y aplicar un régimen integral de desarrollo de recursos humanos.

**Objetivo 1.8**

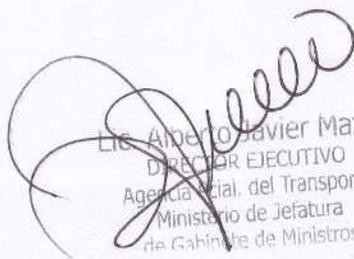
**Fortalecer las capacidades administrativas del organismo.**

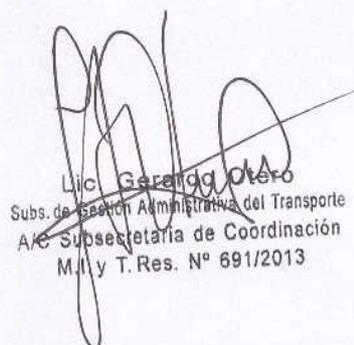
**Línea de acción:** Adoptar buenas prácticas dirigidas a mejorar la gestión institucional, a través de la implementación de un modelo de calidad para la ATM.

**Objetivo 1.9**

**Alcanzar un adecuado grado de sinergia con los actores relevantes del sector privado del transporte.**

**Línea de acción:** Incentivar e inducir las diversas formas de colaboración entre los sectores público y privado, optimizando el uso de los recursos.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Ejec. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Sección Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Objetivo general 2

### Coordinación territorial

#### 2.A

#### Caracterización del marco territorial:

##### Objetivo 2.A.1

**Identificar y describir las políticas en materia territorial vigentes en cada una de las jurisdicciones integrantes, con alcance sobre el ámbito geográfico del AMBA.**

**Línea de acción:** Relevar y analizar los planes de ordenamiento territorial vigentes en las jurisdicciones comprendidas.

##### Objetivo 2.A.2

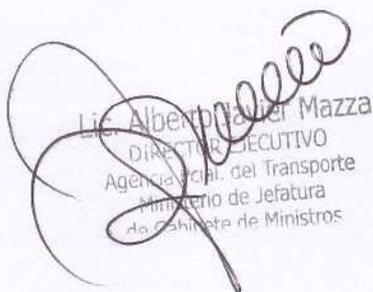
**Evaluar la incidencia de las políticas territoriales de las jurisdicciones sobre la demanda y oferta de transporte en el ámbito del AMBA.**

**Línea de acción:** Analizar con enfoque cualitativo y cuantitativo las variables con impacto sobre el sistema de transporte.

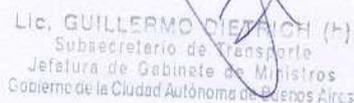
##### Objetivo 2.A.3

**Identificar previsiones de las Partes que puedan afectar el uso del suelo en zonas de localización de infraestructura de transporte existente o futura.**

**Línea de acción:** Relevamiento integral sobre planes y proyectos significativos de los sectores demandantes de espacio en zonas de interés para el sistema de transporte.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Cdt. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## 2.B

### Transporte y organización del territorio:

#### Objetivo 2.B.1

**Lograr una estructura de red de transporte y centros de transbordo que promueva la integración y el adecuado desarrollo urbano de la aglomeración.**

**Línea de acción:** Utilizar la oferta de transporte público como inductor de la estructuración urbana.

#### Objetivo 2.B.2

**Asegurar las condiciones de accesibilidad necesarias para el desempeño de las funciones propias del área central.**

**Línea de acción:** Fortalecer los modos de transporte público y facilitar la intermodalidad mediante la construcción o mejoramiento de centros de trasbordo.

#### Objetivo 2.B.3

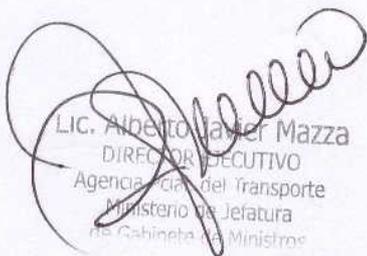
**Mejorar la accesibilidad de los subcentros regionales.**

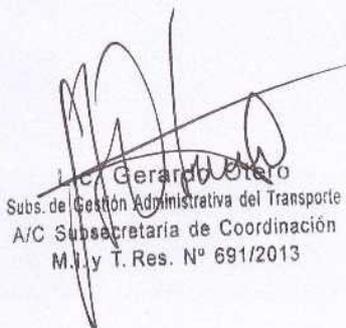
**Línea de acción:** Fortalecer las vinculaciones transversales de modo de jerarquizar los centros existentes y contribuir a desarrollar nuevas centralidades.

#### Objetivo 2.B.4

**Posibilitar el acceso de la población a las áreas de recreación a escala regional.**

**Línea de acción:** Proveer adecuada accesibilidad a los grandes espacios abiertos para el esparcimiento.

  
LIC. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO A. FRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Objetivo general 3

### Sistema de transporte regional: integración y coordinación

#### Objetivo 3.A

##### Integración física y operacional

**Lograr que los modos se complementen entre sí, configurando un sistema integral, tendiente a alcanzar el equilibrio interjurisdiccional y el desarrollo sostenible en materia de transporte.**

##### Objetivo 3.A.1

##### Potenciar la complementación de la oferta de transporte.

**Línea de acción:** Articular los distintos modos tendiendo a optimizar el aprovechamiento de sus ventajas relativas y la contribución de cada uno a la eficacia y eficiencia del sistema en su conjunto, mediante intervenciones coordinadas sobre la configuración de las redes, capacidades, recorridos, frecuencias, y modalidades de operación.

##### Objetivo 3.A.2

##### Facilitar el uso combinado de los modos.

**Línea de acción:** Mejorar los puntos de transferencia -en todas sus formas- mediante intervenciones en las facilidades y equipos vinculados con el movimiento y espera de pasajeros y cargas, venta de pasajes, información y orientación a los usuarios, e instalaciones complementarias. Adecuar las grandes terminales y centros de transbordo existentes y avanzar gradualmente en la construcción de nuevas estaciones de transferencia en nodos significativos de la red, localizados en concordancia con las políticas de desarrollo urbano.

#### Objetivo 3.B

##### Coordinación tarifaria

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECCIÓN EJECUTIVO  
Agencia del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Potenciar el rol del sistema tarifario como herramienta para coadyuvar a la integración física y operacional.**

**Objetivo 3.B.1**

**Coordinar la definición de las estructuras y niveles tarifarios de los distintos modos públicos regulados, peajes y estacionamiento.**

**Línea de acción:** Orientar la definición de tarifas con una doble finalidad: por una parte el financiamiento del sistema y por otra, inducir a una elección modal más eficiente para los viajes de la región.

**Objetivo 3.B.2**

**Mejora continua de los sistemas de pago.**

**Línea de acción:** Tender a un sistema de pago que abarque al conjunto de modos y operaciones, y responda a adecuados criterios de velocidad de operación, flexibilidad, seguridad, proceso de *clearing*, y comodidad de los usuarios, con especial consideración de los más vulnerables.

**Objetivo 3.C**

**Dimensión social del transporte**

**Alcanzar con equidad la satisfacción de las necesidades de movilidad.**

**Objetivo 3.C.1**

**Lograr equidad y racionalidad en el otorgamiento de subsidios al transporte público.**

**Línea de acción:** Tender a subsidiar la tarifa de aquellos sectores de la población con mayor vulnerabilidad social.

**Objetivo 3.C.2**

**Asegurar la movilidad de las personas con capacidades diferentes.**

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Estatal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO ESTRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Línea de acción:** Contemplar integralmente las necesidades de las personas con capacidades diferentes, en cuanto a barreras físicas en vía pública y estaciones, diseño y características de los vehículos.

### **Objetivo 3.D**

#### **Dimensión ambiental del transporte**

**Alcanzar estándares adecuados en los niveles de seguridad, emisiones, y minimizar el uso de recursos y la disrupción urbana.**

#### **Objetivo 3.D.1**

**Mejorar la capacidad de análisis sobre la seguridad del sistema en su conjunto, tanto en los aspectos operacionales como en los de seguridad pública.**

**Línea de acción:** Impulsar el desarrollo, uniformización y actualización de bases de datos, índices de accidentalidad, lugares peligrosos o puntos de concentración de accidentes, mapas del delito, y de los métodos de análisis de riesgos y diseño y evaluación de contramedidas.

#### **Objetivo 3.D.2**

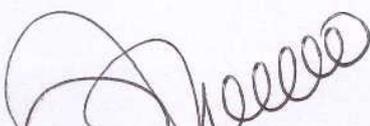
**Optimizar la capacidad de intervención ante situaciones críticas.**

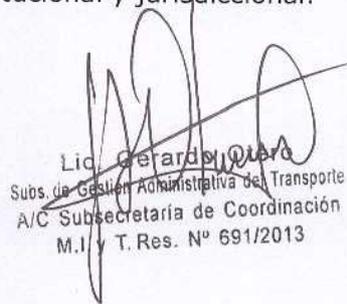
**Línea de acción:** Adoptar criterios comunes tendientes a la coordinación interjurisdiccional de los servicios de emergencia y fuerzas policiales, que contemplen debidamente las necesidades de interoperabilidad de personal y equipos.

#### **Objetivo 3.D.3**

**Mejorar los niveles de seguridad del almacenaje, estiba y transporte de materiales peligrosos.**

**Línea de acción:** Abordaje integral del problema, con enfoque multimodal y transversal en lo institucional y jurisdiccional.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Puzal del Transporte  
Ministerio de Justicia  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretaría de Transporte  
de la Secretaría de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

#### Objetivo 3.D.4

##### **Mejorar la seguridad de los cruces ferroviarios**

**Línea de acción:** Tender gradualmente a la separación de niveles, y en el corto y mediano plazo optimizar el control de la operación de los cruces existentes.

#### Objetivo 3.D.5

##### **Aumentar la protección de usuarios vulnerables de la vía pública.**

**Línea de acción:** Establecer criterios de intervención operacionales tendientes a "calmar el tránsito" y normas de diseño de infraestructura basadas en el concepto de "camino indulgente". Contemplar adecuadamente los viajes a pie y las actividades peatonales en la asignación de espacio público, así como los viajes en bicicleta con una adecuada infraestructura que los separe físicamente de los vehículos motorizados.

#### Objetivo 3.D.6

##### **Mejorar la eficiencia energética del sistema.**

**Línea de acción:** Adoptar un método uniforme para el análisis de la estructura del consumo energético del sistema de transporte regional y el diseño y evaluación de medidas de conservación de la energía, como base para la definición de estrategias comunes.

#### Objetivo 3.D.7

##### **Disminuir el nivel de emisiones contaminantes.**

**Línea de acción:** Establecer un método uniforme para el análisis de los efectos y evaluación de medidas de mitigación de los diversos impactos, y adoptar estándares de calidad mínimos admisibles, como base para la definición de estrategias comunes.

#### Objetivo 3.D.8

##### **Disminuir la disrupción urbana**

**Línea de acción:** Mitigar el impacto que causa la infraestructura de transporte existente o que ocasionan los volúmenes de tránsito actuales, al interferir el funcionamiento de áreas con usos del suelo intervencionales, y evitar dichos efectos en los nuevos proyectos y obras.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia POMA del Transporte  
Ministerio de Jeratura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO NIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefe de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

### **Objetivo 3.E**

#### **Subsistemas de transporte**

**Potenciar la intermodalidad, promover el uso del transporte público de personas, desalentar la utilización del automóvil privado para los viajes cotidianos hogar-trabajo, y mejorar sustancialmente la capacidad y calidad de las redes y los servicios de pasajeros y cargas.**

#### **Objetivo 3.E.1: Subsistema vial**

**Mejorar la estructura de la red y la calidad de la infraestructura, y ordenar la circulación vehicular y peatonal.**

##### **Objetivo 3.E.1.a**

**Reestructurar y mejorar la red regional.**

**Línea de acción:** Adoptar e implementar un esquema de jerarquización vial basado en criterios de diferenciación y separación de tipos de tránsito, y de capacidad ambiental.

##### **Objetivo 3.E.1.b**

**Completar elementos troncales y resolver problemas de continuidad e interferencias ferroviarias en el resto de la red.**

**Línea de acción:** Encuadrar las intervenciones "estratégicas" sobre la red en los criterios funcionales y operacionales del esquema de jerarquización adoptado.

##### **Objetivo 3.E.1.c**

**Mejorar el uso de la capacidad vial existente.**

**Línea de acción:** Adoptar las intervenciones "tácticas" sobre la red regional y los demás componentes del sistema vial de acuerdo con las mejores prácticas de la ingeniería de tránsito y la seguridad vial.

Lic. Alberto Javier Maza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pobl. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO NETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Objetivo 3.E.1.d**

**Ordenar la circulación y el estacionamiento en la vía pública.**

**Línea de acción:** Adoptar un sistema uniforme de señalización vial y límites de velocidades, y fortalecer el control del cumplimiento de las normas de tránsito y carga y descarga.

**Objetivo 3.E.1.e**

**Mejorar la información a conductores.**

**Línea de acción:** Promover el empleo uniforme de las tecnologías de ITS y TIC a escala regional.

**Objetivo 3.E.1.f**

**Mejorar los sistemas de pago.**

**Línea de acción:** Uniformizar los sistemas de pago de peajes y coordinar criterios de tarificación a escala regional.

**Objetivo 3.E.1.g**

**Mejorar la gestión de incidentes y la atención médica de emergencia.**

**Línea de acción:** Adoptar las mejores prácticas de gestión disponibles en la materia y coordinar los servicios de intervención en accidentes y emergencias de cada jurisdicción.

**Objetivo 3.E.1.h**

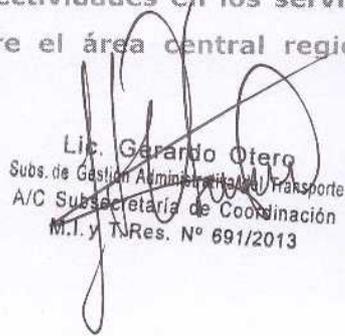
**Aumentar la seguridad de la circulación peatonal.**

**Línea de acción:** Adoptar criterios y técnicas actualizados sobre circulación segura de flujos peatonales y tratamiento de áreas y calles peatonales.

**3.E.2 - Subsistema ferroviario suburbano**

**Desarrollar nuevas conectividades en los servicios troncales de pasajeros y servicios expresos entre el área central regional y subcentros relevantes.**

  
Lic. Alberto Barbero  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Central del Transporte  
Ministerio de Jerarquía  
del Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretaría del Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Actualizar y expandir los servicios existentes, para asegurar a pasajeros y cargas la calidad de oferta que caracteriza al modo ferroviario.

**Objetivo 3.E.2.a**

**Potenciar el uso del ferrocarril, mejorando la oferta y calidad de los servicios.**

**Línea de acción:** Modernizar la infraestructura y el material rodante, mejorar la operación de los servicios -en términos de horarios, frecuencias, régimen de paradas en estaciones y recorrido de trenes- y aumentar la seguridad y comodidad de los pasajeros. Monitoreo sistemático del cumplimiento de estándares mínimos de mantenimiento de vía y obras, material rodante, instalaciones de señalización y telecomunicaciones, y demás instalaciones relevantes para el servicio de los pasajeros (*colaterales*).

**Objetivo 3.E.2.b**

**Fortalecer y adecuar la estructura de la red.**

**Línea de acción:** Relevar, evaluar, actualizar y reformular con el aporte de nuevas ideas los proyectos existentes en materia de mejoras de la conectividad de la red, centros de transbordo de pasajeros y cargas, servicios expresos regionales y vinculación con los aeropuertos.

**Objetivo 3.E.2.c**

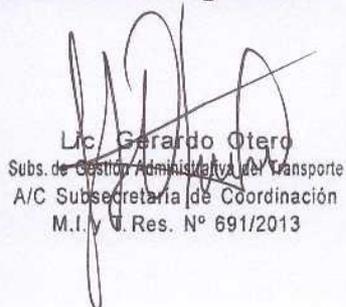
**Reordenar y potenciar los servicios de cargas.**

**Línea de acción:** Relevar, evaluar, actualizar y reformular los proyectos existentes en materia de expansión de la participación del ferrocarril en el acceso y egreso de cargas al área, y de mejoras en la operación de dichos servicios, así como los relativos a centros de concentración y ruptura de cargas, el acceso a los puertos y la facilitación de las operaciones ferroportuarias.

**Objetivo 3.E.2.d**

**Reducir las interferencias con la red vial y resolver los conflictos del ferrocarril con la trama urbana en general.**

  
Lic. Alberto Javel Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Vial del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y U. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Línea de acción:** Tender gradualmente a la separación de niveles -en sus diversas variantes- y a la mitigación del impacto de la infraestructura ferroviaria como barrera urbanística.

#### Objetivo 3.E.2.e

**Preservar y recuperar tierras de propiedad del ferrocarril para el uso y la expansión de sus áreas operativas.**

**Línea de acción:** Promover la interacción de los organismos de gobierno de las jurisdicciones competentes en materia de administración de bienes del Estado, espacio público, y hábitat y vivienda.

#### 3.E.3 - Subsistema subte/premetro

**Potenciar el subte y el premetro o metro ligero, de modo que puedan desempeñar adecuadamente su función en el sistema de transporte metropolitano.**

#### Objetivo 3.E.3.a

**Fortalecer y adecuar la estructura de la red de subterráneos.**

**Línea de acción:** Actualizar con el aporte de nuevas ideas los proyectos existentes en materia de mejoras de ampliación de la red e intermodalidad.

#### Objetivo 3.E.3.b

**Potenciar el uso del subterráneo, mejorando la oferta y calidad de los servicios.**

**Línea de acción:** Modernizar la infraestructura y el material rodante, mejorar la operación de los servicios -en términos de horarios, frecuencias, régimen de paradas en estaciones- y aumentar la seguridad y comodidad de los pasajeros. Monitoreo sistemático del cumplimiento de estándares mínimos de mantenimiento de túneles, estaciones, vías, material rodante, instalaciones de señalización y telecomunicaciones, y demás instalaciones relevantes.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECCIÓN EJECUTIVA  
Agencia Nat. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Objetivo 3.E.3.c**

**Ampliar los servicios de metro ligero.**

**Línea de acción:** Actualizar con el aporte de nuevas ideas los proyectos existentes en materia de ampliación de la oferta de metro ligero, como modo de capacidad intermedia.

**3.E.4 - Subsistema de autotransporte público**

**Potenciar la accesibilidad propia del autotransporte público en el marco de la troncalización y segregación del modo, como herramientas para minimizar los tiempos de viaje y aumentar el confort de los pasajeros.**

**Objetivo 3.E.4.a**

**Fortalecer y adecuar la estructura de la red de colectivos.**

**Línea de acción:** Adecuación de la red bajo los conceptos de priorización del autotransporte público por sobre el tránsito general por medio de la segregación del modo (entre otras medidas), jerarquización vial y áreas ambientales seguras.

**Objetivo 3.E.4.b**

**Mejorar la oferta y calidad de los servicios.**

**Línea de acción:** Adecuar el parque móvil en función de la demanda, la longitud de los viajes, la forma de operación, las áreas por las que circula y la planificación integrada del sistema de transporte en su conjunto.

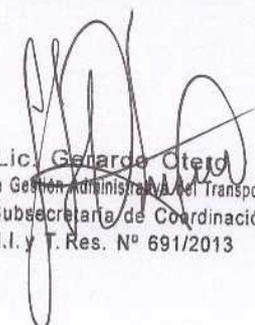
**Objetivo 3.E.4.d**

**Mejorar la infraestructura de paradas y refugios.**

**Línea de acción:** Mejora progresiva del diseño y materialización de la infraestructura, considerando las diversas tipologías que podrían proyectarse en función del entorno urbano en el que se implanten.

**3.E.5-Vehículos de dos ruedas motorizados**

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Objetivo 3.E.5.a**

**Adecuar el uso de los ciclomotores y motos.**

**Línea de acción:** ordenar y actualizar las normas vigentes de tránsito. Revisar la posibilidad de racionalizar el uso de vehículos de dos ruedas motorizados.

**Objetivo 3.E.5.b**

**Mejorar la seguridad vial.**

**Línea de acción:** Fomentar la educación vial y consensuar con los actores involucrados la adecuación de la normativa vigente.

**Objetivo 3.E.5.c**

**Racionalizar el estacionamiento.**

**Línea de acción:** Adecuar, en función de la tipología vial y de los usos del suelo adyacentes, el estacionamiento en la vía pública y contemplar las necesidades de estacionamiento en los centros de transbordos y estaciones ferroviarias.

**3.E.6 – Bicicletas**

**Objetivo 3.E.6.a**

**Fomentar el uso y ampliar la red de vías protegidas para ciclistas**

**Línea de acción:** Adecuar la red vial en el marco de la priorización de los modos sustentables, saludables y la integración con los modos de transporte público.

**Objetivo 3.E.6.b**

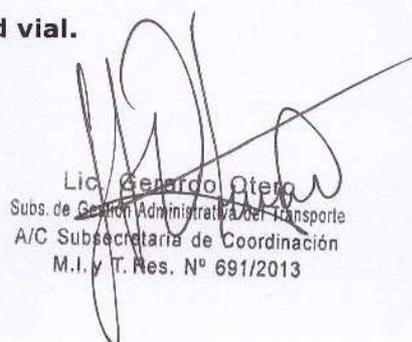
**Aumentar la capacidad del transporte en el sistema ferroviario y de estacionamiento y guarda en las estaciones.**

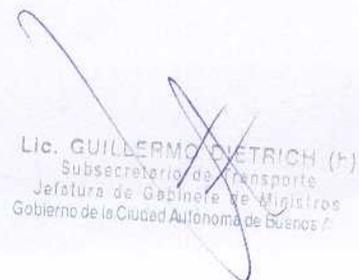
**Línea de acción:** Coordinar con los operadores ferroviarios una mayor oferta en las formaciones y servicios de guarda de bicicletas.

**Objetivo 3.E.6.c**

**Mejorar la seguridad vial.**

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Rebel del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Línea de acción:** Fomentar la educación vial y consensuar con los actores involucrados la adecuación y el cumplimiento de la normativa vigente.

**Objetivo 3.E.6.d**

**Ampliar la infraestructura para el estacionamiento.**

**Línea de acción:** Adecuar el estacionamiento en la vía pública y fomentar con los actores intervinientes la creación de espacios para su localización en ámbitos públicos y privados.

**3.E.7 – Transporte fluvial de pasajeros:**

**Objetivo 3.E.7.a**

**Mejorar las condiciones de infraestructuras, navegabilidad y de flota del sistema de pasajeros regional.**

**Línea de acción:** Adecuar las condiciones de la estación terminal de cruceros en el Puerto de Buenos Aires. Promover los servicios de transporte fluvial de pasajeros en los corredores ribereños del AMBA y en el Delta del Paraná.

**3.E.8 – Logística**

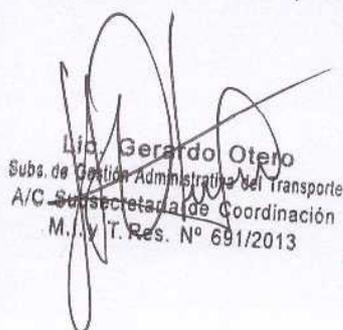
**Facilitar los procesos de transporte y distribución de cargas y reducir su impacto ambiental.**

**Objetivo 3.E.8.a**

**Aumentar la eficacia y la eficiencia del transporte y distribución de cargas por automotor.**

**Línea de acción:** En el marco de la jerarquización de las redes viales, ordenar la circulación de camiones, promover la creación de centros de concentración y rupturas de cargas, mejorar los accesos a terminales ferroviarias, portuarias y aeroportuarias y los servicios complementarios en éstas, y racionalizar la distribución urbana de mercancías. Todo ello de acuerdo con las pautas de ordenamiento territorial y protección ambiental.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jeratura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Bs. As.

#### Objetivo 3.E.8.b

##### **Aumentar la eficacia y eficiencia del transporte de cargas por ferrocarril.**

**Línea de acción:** Contemplar los criterios y buenas prácticas de gestión logística en el reordenamiento de los servicios ferroviarios de cargas y en la promoción de la integración física y operacional del sistema en su conjunto.

#### Objetivo 3.E.8.c

##### **Aumentar la eficacia y eficiencia del transporte de cargas por vías navegables de acceso al AMBA.**

**Línea de acción:** Promover la adecuación de las condiciones de operación de los canales de acceso a los puertos del AMBA.

#### Objetivo 3.E.8.d

##### **Coadyuvar a la mejor gestión de los removidos entrantes y salidos de los puertos del AMBA.**

**Línea de acción:** Mejorar el elenco portuario a fin de maximizar las tasas de transferencia entre los distintos puertos.

#### Objetivo 3.F

##### **Gestión de calidad del sistema**

##### **Promover la adopción de modelos de calidad en la gestión para del sistema de transporte del AMBA, tanto de pasajeros como de cargas.<sup>3</sup>**

#### Objetivo 3.F.1

##### **Reconocer y comprometer con la calidad a todos los actores del sistema.**

**Línea de acción:** Realizar un reconocimiento de actores públicos y privados involucrados en el sistema de transporte, directa o indirectamente, que puedan aportar

<sup>3</sup> Se trata de promover la calidad de la gestión tanto del sistema en su conjunto como de los operadores de los servicios en particular. Cabe recordar que los aspectos de calidad referidos a la gestión de la ATM se incluyen en el objetivo 1.8.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECCIÓN EJECUTIVA  
Agencia del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

a la calidad de los procesos. Promover dicho criterio de gestión, a fin de generar un compromiso constante con la calidad, para incrementar la productividad y poner el foco en la satisfacción de los usuarios. A tal efecto, establecer los convenios necesarios.

### **Objetivo 3.F.2**

#### **Definir indicadores de calidad para el sistema en su conjunto.**

**Línea de acción:** Definir las variables y elaborar indicadores determinantes del estado de la calidad que permitan visualizar los objetivos y su cumplimiento. Dichos indicadores deberían poder clasificarse, al menos, según los siguientes aspectos: servicio ofrecido, accesibilidad, atención al usuario, tiempo, confort, seguridad, información e impacto ambiental. El resultado final es que todos estos indicadores sean cuantitativa y cualitativamente medibles.<sup>4</sup>

### **Objetivo 3.F.3**

#### **Determinar para el transporte de pasajeros del AMBA la calidad deseada por sus usuarios y la calidad objetivo.**

**Línea de acción:** Establecer en concordancia con la línea de acción del objetivo particular 3.F.5, las metodologías mediante las cuales se definirá la calidad deseada, lo que permitirá luego definir la calidad objetivo. Elaborar guías de buenas prácticas en la gestión de los servicios.

### **Objetivo 3.F.4**

#### **Definir sistemas de indicadores operacionales y económicos.**

<sup>4</sup> Entre otros: tiempos de viaje, participación en los modos públicos y no contaminantes, accidentes, niveles de accesibilidad de las zonas, número de transbordos, consumo de energía, contaminación (sonora y atmosférica), grado de adecuación para personas con movilidad reducida, participación del gasto en transporte respecto de los ingresos disponibles de los usuarios.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Ejec. de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
Mt. y Cf. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLELMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Línea de acción:** revisar los sistemas de indicadores en uso por parte de las jurisdicciones y elaborar una propuesta actualizada de dichos indicadores para el empleo de los mismos por los operadores de los diversos modos.<sup>5</sup>

#### Objetivo 3.F.5

##### **Incorporar la evaluación comparativa.**

**Línea de acción:** definir criterios para adoptar estándares de referencia, efectuar comparaciones y control entre los distintos servicios. Desarrollar un esquema para su implementación y empleo en la toma de decisiones sobre la gestión del sistema en general y de los operadores en particular.

#### Objetivo 3.F.6

##### **Fortalecer las capacidades administrativas de los actores públicos con competencia sobre el sistema.**

**Línea de acción:** Promover en los organismos y entidades del sistema de transporte la adopción de buenas prácticas dirigidas a mejorar la gestión, a saber: técnicas de gestión por resultados y planeamiento estratégico.

#### Objetivo 3.F.7

##### **Potenciar las capacidades de los entes reguladores y órganos de control competentes.**

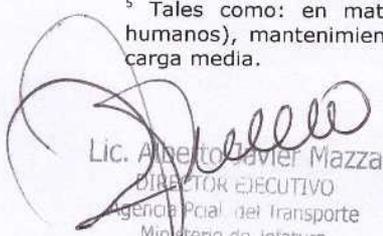
**Línea de acción:** Promover la interacción de los órganos de regulación y control del sector transporte actuantes en las jurisdicciones participantes.

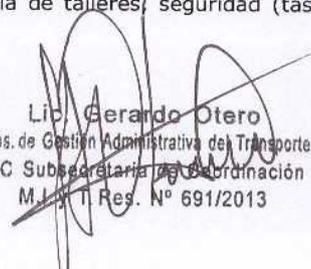
#### Objetivo 3.F.8

##### **Lograr la satisfacción de los usuarios y las expectativas de los ciudadanos en la gestión del sistema de transporte.**

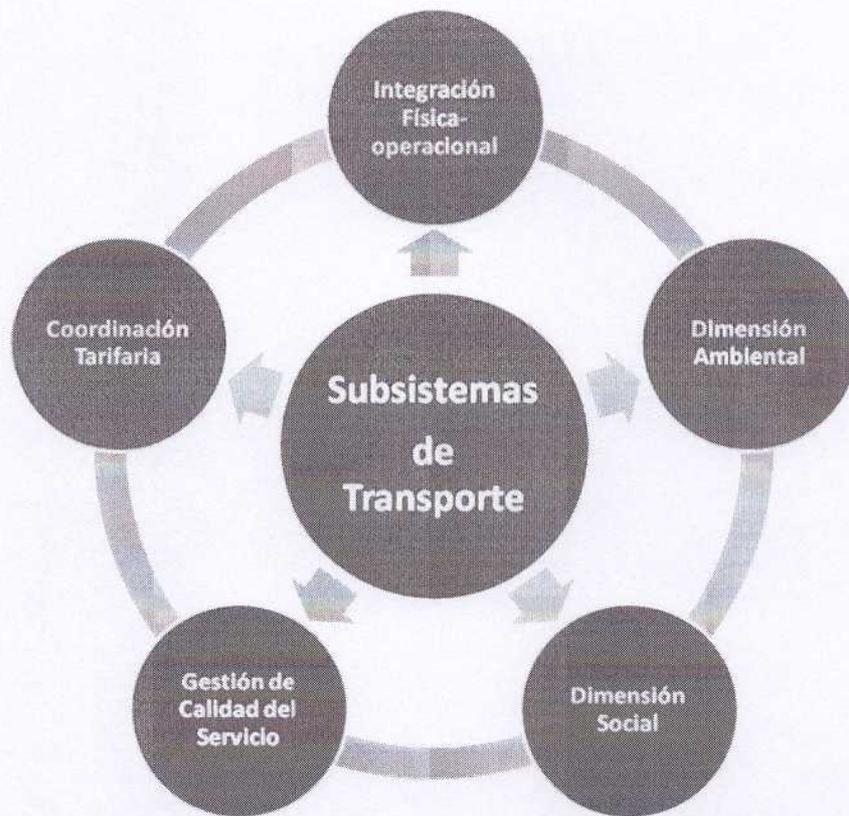
**Línea de acción:** Crear protocolos de comunicación y canales de participación.

<sup>5</sup> Tales como: en materia de tráfico (regularidad), productividad (flota / material rodante, recursos humanos), mantenimiento y eficiencia de talleres, seguridad (tasa de accidentes), evasión, rentabilidad y carga media.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.L.J.T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



**Esquema N° 2: Sistema de transporte regional sustentable**

*[Firma manuscrita]*  
 Lic. Alberto Javier Mazza  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Nacional del Transporte  
 Ministerio de Jefatura  
 de Gabinete de Ministros

*[Firma manuscrita]*  
 Lic. Gerardo Otero  
 Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
 A.T. Subsecretaría de Coordinación  
 M.I. y T. Res. N° 691/2013

*[Firma manuscrita]*  
 Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

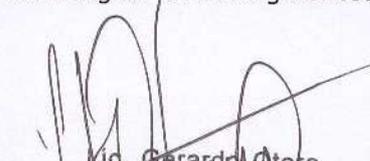
## **Planteo preliminar de estrategias de ordenamiento, coordinación y planificación**

Sobre la base de los objetivos y líneas de acción definidos en el capítulo precedente, se expone a continuación un conjunto de once estrategias a priorizar. Su objetivo es el planteo preliminar de las estrategias para la mejora integral y la coordinación del sistema de transporte regional del AMBA. De esto, se desprende un listado tentativo de proyectos de inversión y acciones regulatorias considerados prioritarios en el mediano plazo, contemplando un horizonte quinquenal.

Muchas de las estrategias que se presentan aquí, responden a demandas que estuvieron permanentemente en agenda en las últimas décadas, mientras otras se incorporan como estratégicas para el futuro del AMBA y los objetivos acordados en el presente documento. Vale aclarar asimismo que queda pendiente definir estrategias correspondientes a varios de los objetivos y líneas de acción fijados, que no han sido aún desarrolladas, las cuales se seguirán trabajando en el marco de la ATM.

La constitución de la ATM es un punto de inflexión en el desarrollo institucional del planeamiento y la coordinación del transporte metropolitano. En tal sentido, la gestión emprendida promoverá estrategias en los siguientes once campos de acción.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Cial. del transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## 1. Modernización y refuncionalización de los ferrocarriles metropolitanos

El desarrollo del sistema ferroviario ha sido el gran articulador territorial del área metropolitana desde el siglo pasado. El Gran Buenos Aires podría mejorar su vinculación con la Ciudad a través de la potenciación de este modo y su articulación con el subte y el autotransporte público de pasajeros. En este se ha iniciado un programa transformador del sistema ferroviario, enmarcado por los siguientes ejes:

- Incorporación y renovación de material rodante para las líneas metropolitanas, considerando la posibilidad de aumento de la capacidad y el confort de la flota ofertada.
- Electrificación de las líneas metropolitanas radiales en conjunción con la construcción de los viaductos de las líneas San Martín hacia el oeste de Palermo, Belgrano Sur hasta Constitución y Mitre entre el Hipódromo y la calle Congreso
- Mejora de servicios con la implementación de la Red Expreso Regional y de altas prestaciones e incremento de frecuencias, desarrollando la construcción de pasos bajo nivel, mejora de vías, señales y la operación de servicios interurbanos.

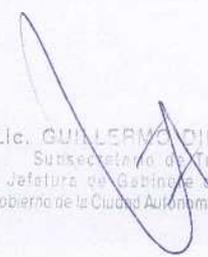
## 2. Optimización del sistema de transporte automotor metropolitano de pasajeros

La implementación e inserción de carriles exclusivos junto a la ejecución de "Corredores Metrobus" en las avenidas jerarquizadas a tal fin de la CABA, son antecedentes clave para la estrategia de priorizar la red vial para el transporte público colectivo sobre el automóvil particular en el AMBA. Así se logra la mejora de las condiciones integrales de operación del modo, que puede implementarse también en autopistas urbanas.

A su vez se promueve la modernización de la operatoria del modo en su conjunto, mediante:

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- "Corredores Metrobus": infraestructura, servicios (ramales que maximicen el uso de la nueva infraestructura), y adaptación de recorridos para alimentación y/u organización de los corredores.
- Desarrollo de paradas inteligentes y renovación del parque automotor (especialmente de las líneas municipales y provinciales) considerando el recambio paulatino hacia unidades y vehículos híbridos, desarrollados con tecnología nacional.
- Analizar una estrategia integral en torno a la coordinación de los servicios charters, optimizando su inserción funcional en el sistema de transporte metropolitano.

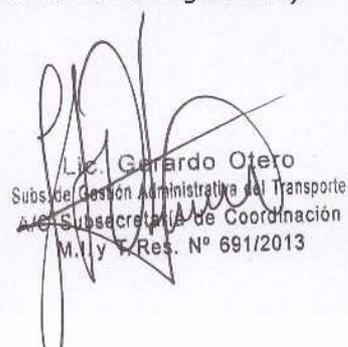
### 3. Subte y premetro

- Potenciar la capacidad actual incrementando la flota, aplicando nuevos sistemas de señalización, realizando obras operativas, tal como la construcción de nuevas cocheras y colas de maniobra.
- Ampliación de la red de subtes: la ejecución de nuevas líneas deberá priorizar los corredores de alta densidad residencial e intensidad de otros usos del suelo atractores de viaje relevantes, como así también aquellos corredores transversales donde la geometría vial complejice y encarezca la instalación de corredores en superficie.
- El premetro se desarrollará como metro ligero, sobre corredores que justifiquen la inversión, en cuanto a su demanda y la imposibilidad de implementar corredores Metrobus.

### 4. Estaciones y centros de transferencia

- Modernización de las estaciones ferroviarias y de subterráneo.
- Construcción de centros de transbordo de pasajeros y playas de disuasión del automóvil particular (park & ride) periféricas y en nodos de la red regional jerarquizada (según rango de nodos / subcentros regionales).

  
 Lic. Alberto Javier Mezza  
 DIRECTOR EJECUTIVO  
 Agencia Especial del Transporte  
 Ministerio de Jefatura  
 de Gabinete de Ministros

  
 Lic. Gerardo Otero  
 Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
 A/E Subsecretaría de Coordinación  
 M.I y T. Res. N° 691/2013

  
 Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
 Subsecretario de Transporte  
 Jefatura de Gabinete de Ministros  
 Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Construcción de centros de transferencia de cargas, con estudios previos de localización, prioridades, y adecuación a la jerarquización de un sistema portuario regional.

## 5. Vías de semicircunvalación

La estructura vial del AMBA presenta cuatro componentes semicircunvalares que son centrales en los desplazamientos de vehículos privados, públicos y de carga. Modernizarlos, readecuarlos y en algunos tramos complementarlos físicamente resulta imprescindible realizar con los esfuerzos de las tres jurisdicciones. Las intervenciones estratégicas propuestas son:

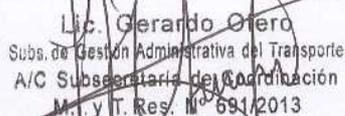
- Completamiento y readecuación funcional de la Autovía Ruta Provincial N° 6 (RP 6), completamiento de la Autopista Presidente Perón, y optimización y puesta en valor de la Ruta Provincial N° 4 (RP 4).
- Obras en beneficio del APP en la Av. General Paz y RP 4, entre otras vías jerarquizadas de la red.

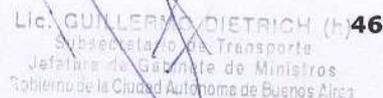
## 6. Impulso de mejoras en la conectividad metropolitana norte-sur

Tanto el Riachuelo como los corredores ferroviarios y viales radiales de acceso a la Ciudad son algunas de las "barreras" representativas en los patrones de movilidad norte sur en el AMBA. La ATM plantea como un eje estratégico la mejora funcional en la articulación de estos millones de desplazamientos diarios, y que se pueden mejorar en tiempo y calidad a partir del desarrollo de proyectos orientados a tal fin.

- Implementación de la RER, vinculado las líneas ferroviarias existentes.
- Apoyar los proyectos de optimización y desarrollo de nuevos puentes viales sobre el Riachuelo.
- Complementar los pasos bajo y sobre nivel que sean necesarios en los cruces estratégicos del AMBA.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Polar del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h) 46  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## 7. Refuncionalización estratégica de las condiciones de movilidad en los procesos de expansión metropolitana recientes.

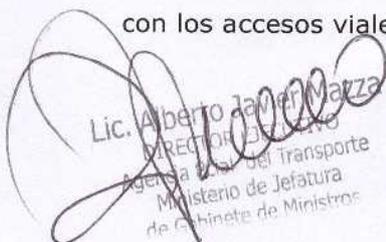
El crecimiento físico que en las últimas décadas ha tenido el AMBA en torno a las autopistas como infraestructuras de desplazamiento, es uno de los impactos negativos más profundos que ha sufrido su estructura de circulación y transporte. Abordar y planificar a largo plazo esta problemática implica un trabajo mancomunado con los organismos de gestión territorial de todos los niveles de gobierno. No obstante, la ATM, desde su visión metropolitana, planteará y desarrollará una serie de estrategias de transporte y circulación que podrán mitigar algunos de los efectos, considerando que el pilar de todo proceso de metropolización debe ser un sistema de transporte público, integrado y eficiente en cobertura, seguridad y calidad.

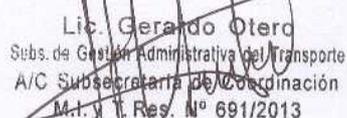
- Articulación de las nuevas centralidades y desarrollos suburbanos, con mejoras en el transporte público terrestre.
- Ampliación y la mejora de las actuales condiciones de la estructura vial de los municipios.
- Potenciar y mejorar la calidad de las líneas de servicio automotor provinciales y municipales.

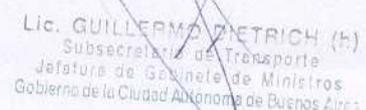
## 8. Refuncionalización estratégica del transporte de cargas

La circulación de bienes al interior y exterior del AMBA introduce la relación entre el espacio urbano-metropolitano y el desarrollo de las plataformas principales del transporte de cargas terrestres, fluviales y aéreas. Durante las últimas décadas, el AMBA careció de una estrategia estructural integral de transporte de cargas, cuyas consecuencias pone de manifiesto un conjunto de situaciones críticas en torno al Puerto de Buenos Aires y la zona de antepuerto. Llevar a cabo una estrategia integral para optimizar y reestructurar el transporte de cargas en el AMBA implicará un concepto intermodal, en el marco de la dinámica del transporte a nivel nacional, que contemple la evolución de los usos del suelo y las siguientes estrategias:

- Mejoras que optimicen la circulación de cargas en torno al área Retiro, en vinculación con los accesos viales y ferroviarios.

  
Lic. Alberto Javier Marza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Vial del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Definición consensuada del futuro del puerto de Buenos Aires, analizando la posibilidad de apoyar y complementar operaciones con la red portuaria metropolitana existente y proyectada en el corto plazo con la terminal de contenedores en La Plata.
- Plataformas industriales-logísticas en áreas estratégicas del AMBA, para el manejo de las cargas, orientadas al mercado interno y externo, y a la redistribución de cargas a los puertos de la región.

## 9. Desarrollo de la vinculación estratégica "AMBA – Aeropuertos/Puertos"

La presencia de aeropuertos y puertos en el AMBA constituyen centralidades a escala nacional, regional y global. Desde la ATM, la modernización de estas plataformas y la optimización de las condiciones de movilidad de los pasajeros que se transportan a estos nodos, conforma una estrategia que estará basada en los siguientes lineamientos:

- Brindar conectividad entre los aeropuertos y las diferentes zonas del AMBA.
- Evaluar la posibilidad de articular el diseño de la red de colectivos de líneas existentes y ferroviaria, que vinculen el AMBA con el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza).
- Implementar líneas de preembarque APP para el Aeroparque Jorge Newbery.

## 10. Movilidad no motorizada.

Se hace presente la necesidad de una adecuada accesibilidad local de peatones y ciclistas y a centros de transbordo. Dicha accesibilidad también debe adaptarse a las necesidades de personas con capacidades diferentes.

- Peatonalización de acuerdo a usos de suelo y oferta de transporte público en áreas centrales y subcentros metropolitanos.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Introducción de medidas que mejoren la seguridad de las personas en zonas de conflicto entre los flujos de tránsito vehicular, peatonal y de ciclistas, mediante infraestructura y gestión adecuada.
- Expansión de la red de vías protegidas para ciclistas.
- Incorporación de estacionamientos y guarderías de bicicletas en lugares estratégicos que incentiven el intercambio modal.

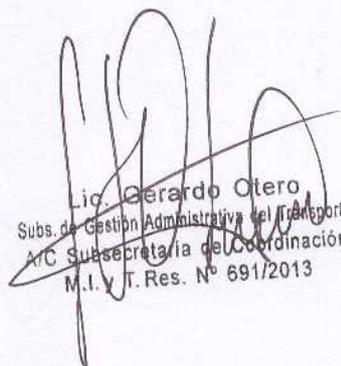
### **11. Promoción del desarrollo de instrumentos para la planificación del sistema en el corto, mediano y largo plazo.**

Desarrollo de herramientas analíticas e información confiable para optimizar inversiones y mejorar la capacidad de la planificación, formulación, gestión y evaluación de políticas:

- Modelos matemáticos y analíticos de planificación de transporte urbano.
- Redes y observatorios de transporte.
- Estudios tanto permanentes como periódicos de investigación y desarrollo a través de análisis cuantitativos y cualitativos sobre temas estratégicos de transporte y movilidad.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
ARC Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y J. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Acciones e intervenciones a corto plazo

### Intervenciones

A través del trabajo conjunto entre las tres jurisdicciones se ha consensuado una serie de intervenciones iniciales para el sistema de transporte del AMBA. Es importante destacar que en la enunciación de las mismas no se cubren todas las necesidades, ni requerimientos en materia de transporte y movilidad para el área, siendo los mismos resultados de un intenso trabajo de síntesis, evaluación y jerarquización en cuanto a las posibilidades y factibilidades que mejor se encuadran dentro del Plan Quinquenal de Transporte.

Como primera aproximación a la consolidación de la ATM, estas intervenciones tienen por objeto cubrir algunas necesidades insatisfechas de movilidad susceptibles de un abordaje inmediato, en el marco de los lineamientos estratégicos anteriormente mencionados.

La inversión en el sistema de transporte es fundamental para mejorar la eficiencia y competitividad de las actividades económicas y resolver los problemas de transporte que hoy afectan a gran parte del AMBA. El propósito de estas intervenciones apunta a resolver estos problemas y contempla además la necesidad de propender a un ámbito urbano sustententable que ayude a mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Estatal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C. Subsecretaría de Coordinación  
M.J. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Al mismo tiempo, se buscó que las inversiones en el sistema de transporte beneficien a las diversas zonas del AMBA en función de las demandas identificadas en el corto y mediano plazo. En este sentido se prevé contar con financiamiento para la concreción de las siguientes intervenciones, de acuerdo a la calidad de las distintas propuestas y en relación a un estudio de necesidades:

- **Corredor de transporte Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1**
- **Viaducto FC Belgrano Sur – Constitución**
- **Complejo de trasbordo Liniers - Ciudadela**
- **Corredor de transporte Metrobus Juan M. de Rosas (La Matanza)**
- **Conexión terrestre Ezeiza-Aeroparque**

### **Acciones**

Entre las estrategias a desarrollar por la ATM en el corto plazo se detectan las siguientes acciones: la refuncionalización estratégica del transporte de cargas, la ampliación de la vía costanera a los fines de optimizar el flujo vehicular y permitir las mejoras del aeroparque y su enlace con el aeropuerto de Ezeiza, la expansión de la red de vías para ciclistas, el modelo integral de transporte, el observatorio y el desarrollo de estudios de investigación permanente sobre temas estratégicos del transporte y la movilidad. En este marco cabe referirse a dos acciones prioritarias:

- **Modelo de Planificación del Transporte Urbano para el AMBA**
- **Observatorio de Transporte y Movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (OTAMBA)**

Lic. Alberto Javier Mazza  
DIR. EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Corredor de transporte

### Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1

El corredor ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1 se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a la Provincia de la Buenos Aires, respeta la traza original del servicio que fuera interrumpido a fines de la década del '70, posee una longitud de 53,5 km, atravesando la CABA y 8 municipios (La Plata; Berazategui, Florencio Varela; Quilmes, Almirante Brown, Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda) caracterizados por poseer actividades de alta tasa de generación de viajes: grandes centros comerciales, centros educativos, hospitales, industrias y áreas residenciales, entre otros. La demanda de movilidad que generan dichas actividades se encuentra absorbida por el APP, oferta libre y el automóvil particular, contribuyendo de este modo a la congestión, polución y altos costos económicos.

Se propone la rehabilitación del ramal P1 del FFCC Gral. Belgrano (ex Ferrocarril Provincial) para el transporte metropolitano masivo de pasajeros, entre la Ciudad de La Plata, Avellaneda y la zona sur de la CABA (Barracas-Constitución). El objetivo principal del proyecto es generar un corredor alternativo de movilidad, que descomprima las vías de comunicación existentes y ofrezca un nuevo transporte rápido, seguro y accesible para la zona sur del AMBA. El objetivo secundario es la revalorización urbanística e inmobiliaria del área de influencia, atrayendo nuevos usuarios al transporte público, y propendiendo a la equidad, e integración social y territorial.

El Corredor de transporte P1 beneficiará a la población del área de influencia inmediata, estimada en torno a los 75.000 habitantes y será empleado por la población de las localidades de: Bosques, Florencio Varela, San Francisco Solano, Monte Chingolo, Avellaneda.

Actualmente sobre el área de influencia de este corredor pueden señalarse las siguientes líneas de colectivos con coincidencias significativas: línea 79, línea 148, línea 88, línea 178 y línea 266; y se encuentran los siguientes atractores de viajes:

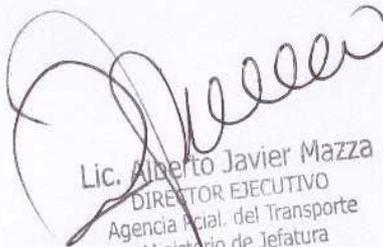
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Provincial de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

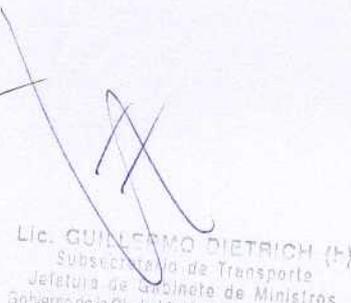
Lic. GUILERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Estación Constitución - Av. 9 de Julio en CABA nodo de primera importancia), Estación Avellaneda FGCR (nodo de segunda importancia), Bingo Avellaneda (esparcimiento), Mall Carrefour (comercio), Estadios de futbol de Racing e Independiente (esparcimiento), Hospital Finocchietto (salud), Zoológico de Florencio Varela (esparcimiento).

Además pueden estimarse beneficios por atracción de usuarios desde el automóvil, calculado en 960.000 viajes anuales, lo que significan 480.000 viajes por sentido que, con un coeficiente de ocupación de 1,4 pasajeros/vehículo, significa la detracción del tránsito de 343.200 automóviles al año, en una instancia inicial (tendiendo a incrementarse en el tiempo).

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Viaducto

### FC Gral. Belgrano Sur – Constitución

Las líneas férreas suburbanas de trocha angosta, originariamente pertenecientes al Ferrocarril General Belgrano, vinculan a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con centros densamente poblados del conurbano bonaerense. La ubicada en la zona Sur tiene su terminal en la Estación Buenos Aires y transporta pasajeros desde las estaciones de González Catán, Laferrere, Rafael Castillo, Isidro Casanova y Tapiales entre otras.

Un planeamiento estratégico con proyección al futuro debe contemplar necesariamente la adecuación de la línea Belgrano Sur al ejido urbano para evitar interferencias con la red vial, trasbordos y saturación de otros modos de transporte, reduciendo los tiempos de viaje y haciendo éstos más confortables y eficientes.

Por ello es que se ha considerado la posibilidad de extender el Ferrocarril Belgrano Sur hasta Constitución, que hoy termina su recorrido en la estación Buenos Aires. Esta localización se ubica en un lugar geográficamente apartado y con muy escasos medios de transporte que permitan a los pasajeros continuar el viaje hacia el destino final en otros puntos de la ciudad. En consecuencia, prolongando el recorrido de esta línea férrea hasta la Estación Plaza Constitución, los usuarios podrán acceder a diversos modos alternativos y alcanzar el punto final de su trayecto.

Se prevé construir esta extensión en viaducto elevado desde la Estación Dr. Antonio Sáenz hasta el acceso a la estación Buenos Aires y desde allí por sobre los terrenos del ramal de cargas que vincula a las Estaciones Km. 5 y Sola, hasta alcanzar los terrenos del Ferrocarril Roca frente a la Estación de cargas Sola, en las cercanías de las calles Australia y Pinedo, incorporando finalmente la traza de trocha angosta al trazado del Ferrocarril Roca hasta alcanzar la Estación Constitución donde se establecería la nueva terminal de la trocha angosta. Cabe consignarse que los servicios de las líneas del Ferrocarril Belgrano y Roca se prestarán en forma totalmente independientes, sin ninguna clase de interferencias entre las prestaciones de ambas líneas.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

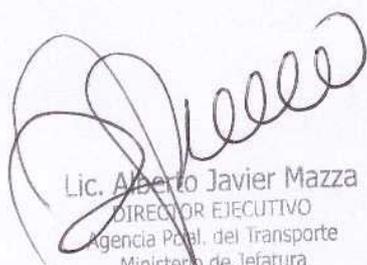


Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M. y T. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En esta primera etapa el servicio podrá prestarse con el sistema de tracción diesel, tal como se realiza actualmente, hasta la estación Constitución. Se prevé también para este servicio la incorporación del nuevo material rodante.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A.C. Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (R)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Complejo de trasbordo

### Liniers - Ciudadela

El complejo de trasbordo Liniers-Ciudadela se constituye en un espacio urbano abierto, donde converge el ferrocarril con el autotransporte público de pasajeros, servicios de oferta libre (chárter) y servicios de ómnibus de larga distancia. Este centro no dispone de infraestructura para una integración ordenada de los distintos modos, valiéndose exclusivamente de la vía pública. Esto es crítico, habida cuenta que, según surge de estudios de movilidad desarrollados con la INTRUPUBA y la ENMODO, Liniers-Ciudadela se ha consolidado como el quinto centro de trasbordo en importancia del AMBA, con más de 210.000 viajes diarios. Ciudadela, por su parte presenta un total de 65.000 viajes diarios.

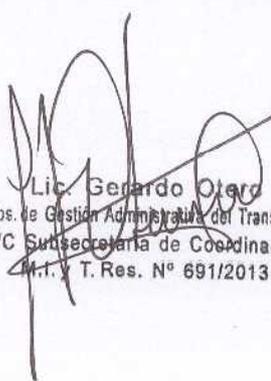
En el área hay dos estaciones ferroviarias (Liniers y Ciudadela) del ramal Once - Moreno de la línea Sarmiento, actualmente gestionado por la Unidad de Gestión Operativa Mitre -Sarmiento S.A. (UGOMS). A diario ingresan y salen de la estación Liniers 80.000 personas, principalmente en colectivo, a pie y bicicleta. De la estación de Ciudadela ingresan y egresan 7.500 personas por día.

En la zona se encuentra una importante terminal de ómnibus de larga distancia, en la que operan servicios a todo el país y a países limítrofes, siendo la segunda más importante de la ciudad, luego de la de Retiro. En base a relevamientos propios, se observan un total de unos 2.700 pasajeros que ingresan y salen de la terminal diariamente, con distintos modos de transporte, principalmente automóvil, autotransporte público, remise y taxi.

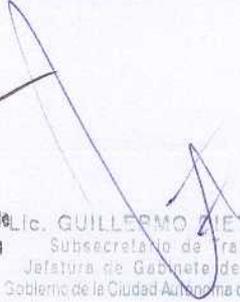
Es necesario implementar obras de infraestructura en las estaciones Ciudadela y Liniers. Para ello se requiere desarrollar un proyecto que brinde una respuesta integral a la problemática existente en el área de Liniers y de la estación Ciudadela, sin descuidar las necesidades particulares. Se necesita ordenar los espacios públicos urbanos, junto con una modificación en la normativa con foco en la regulación del transporte público, del privado y de los espacios que intervienen en el área.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Rcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO ZIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

# Corredor de transporte

## Metrobus Juan M. de Rosas

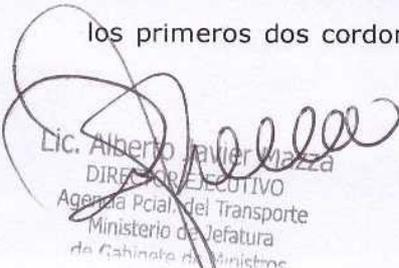
### PARTIDO LA MATANZA

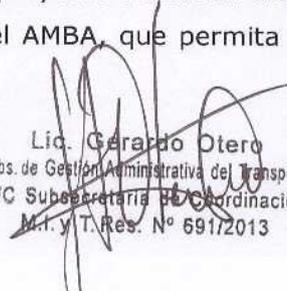
La Matanza es el partido más poblado del AMBA, y el de mayor superficie y mayores indicadores de pobreza. Su población, una de las que más creció entre los censos 2001 y 2010, alcanza los 1,8 millones de habitantes.

La modalidad de transporte más utilizada allí es el APP y las líneas ferroviarias implicadas en el área no son relevantes en términos de movilidad. La tasa de generación de viajes que surge de la ENMODO arroja 2,6 millones de viajes diarios, de los cuales 1,4 millones corresponden al APP, de acuerdo con la INTRUPUBA. A su vez, La Matanza tiene zonas con déficit de accesibilidad debido a la estructuración longitudinal central de su red vial (RN 3) que articula y contiene la mayor concentración de tránsito público y privado. La ruta presenta altos niveles de congestión. De allí la necesidad de priorizar el APP, para beneficio de la población.

Por lo descripto, es factible y conveniente incorporar un BRT en el trazado, de acuerdo con las características físicas del corredor y la demanda estimada, que garantiza su viabilidad y sustentabilidad a largo plazo. Asimismo, la obra tiene influencia en la zona sudoeste del AMBA y en las localidades que conectan vía transporte público carretero con la intersección de la RN3 y RP4 –rotonda de San Justo- tomando en consideración que las del partido de La Matanza, cuyos usuarios confluirían en el BRT, se sirven mayoritariamente del transporte automotor de pasajeros.

El emplazamiento del BRT Juan Manuel de Rosas se desarrollará dentro del área urbana de La Matanza, sobre el trazado de la RN 3, desde su intersección con la Avenida General Paz, punto en el cual la Avenida Juan Bautista Alberdi –según su denominación en la CABA- pasa a denominarse Brigadier General Juan Manuel de Rosas. Con el desarrollo del proyecto se busca crear una alternativa de movilidad en los primeros dos cordones del AMBA, que permita una variante de transporte rápida,

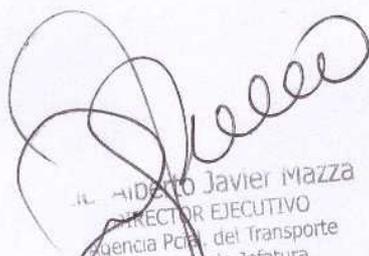
  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.n. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

segura, accesible y dinamice la región de influencia, revalorizándola urbanística y territorialmente, así como propendiendo a la equidad, e integración social y territorial.

Por último, la inserción en la CABA, resulta un atractivo destacable de este proyecto, especialmente a través de la posible vinculación con los servicios de transporte público existentes.



Lic. Aída Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Provincial del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A.C. Subsecretaría de Coordinación  
M.I. T. Res. N° 091/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Conexión terrestre

# EZEIZA - AEROPARQUE

Existe una cantidad significativa de pasajeros provenientes del exterior con destino final a diversas ciudades del interior del país. En sentido inverso muchos pasajeros que llegan al Aeroparque Jorge Newbery lo hacen en tránsito al Aeropuerto de Ezeiza, donde deben abordar sus respectivos vuelos internacionales.

Según el Anuario 2010 del Órgano Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), 8,7 millones de pasajeros ingresaron y salieron de la Ciudad de Buenos Aires por el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, en tanto que a través del Aeroparque Jorge Newbery lo hicieron 7,6 millones de pasajeros.

En los últimos años la demanda de servicios de transporte de pasajeros se ha incrementado como consecuencia del aumento significativo en el número de vuelos diarios y por ende del movimiento tanto de pasajeros como de acompañantes.

En la actualidad la vinculación entre ambas terminales aeroportuarias es muy compleja, derivada de las penalizaciones que sufre el pasajero en tránsito en términos de costos y demoras. Si bien se verifica en el área una concentración de los servicios de transporte de oferta libre, taxis o remises, existe un servicio gratuito restringido a los pasajeros de Aerolíneas Argentinas.

En efecto, el tránsito terrestre entre ambos aeropuertos presenta importantes demoras. En las horas pico, la alta concentración de la demanda y la congestión vehicular, afectan la calidad de la conexión.

Por tales motivos, el servicio del transporte público de pasajeros se halla en una situación en la cual la demanda no se encuentra debidamente satisfecha en tiempo, forma y cantidad de servicios.

En este marco se hace necesario generar una vinculación terrestre de alta calidad entre ambas terminales que facilite su comunicación rápida, la conveniencia económica para los usuarios y optimice la vinculación entre estas plataformas aéreas sumamente relevantes para el territorio metropolitano de Buenos Aires.

LIC. AIDERIO JAVIER MAZZA  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pública de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. Nº 691/2013

Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

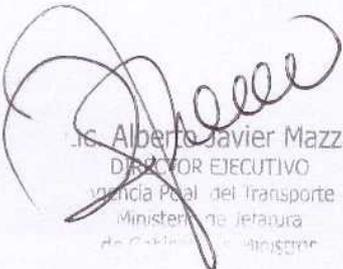
# Observatorio de Transporte y Movilidad

Gran parte de la información referida al sector transporte en el AMBA es incompleta, se encuentra dispersa y no está sistematizada ni relacionada entre sí. Es usual que tanto los investigadores como los agentes públicos dupliquen esfuerzos para producirla, o que no puedan contar con la información requerida en tiempo y forma.

En consecuencia, en el marco de la ATM se ha decidido desarrollar el Observatorio de Transporte y Movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (OTAMBA), concebido como un repositorio de información que tendrá por objeto almacenar, estandarizar y presentar información actualizada de los organismos de transporte dependientes de las jurisdicciones involucradas y del sector en general. Contará con bases de datos geográficas y estadísticas, indicadores globales y específicos, análisis y proyecciones sobre el sistema de transporte, y estudios particulares o coyunturales.

En una primera etapa de su implementación, la base de información del OTAMBA se compondrá principalmente de los estudios encarados por la Secretaría de Transporte de la Nación y de la información generada en su ámbito. A partir de allí, se trazará un crecimiento gradual, con distintas etapas de escalamiento, para una integración progresiva entre los distintos niveles de gobierno, mediante el desarrollo de una red de nodos institucionales interconectados entre sí, en un marco de sinergia y colaboración. Será de interés no sólo la interacción con los organismos vinculados al transporte, sino también con otras áreas gubernamentales vinculadas con la problemática (como es el caso de las que se ocupan del medio ambiente, del turismo, de la producción, la planificación del territorio, etc.), así como con los actores privados.

Cada jurisdicción tendrá a su cargo la recopilación, procesamiento y mantenimiento de las variables de transporte de su competencia, que pondrá a disposición del conjunto a través del OTAMBA. Al favorecerse el vínculo entre organismos, habrá de garantizarse la continuidad del suministro de información.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Tránsito  
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



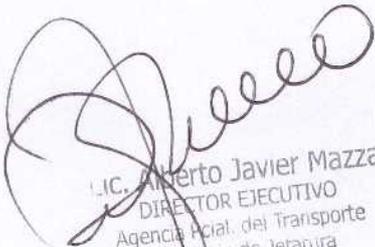
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I.V. Res. N° 691/2013



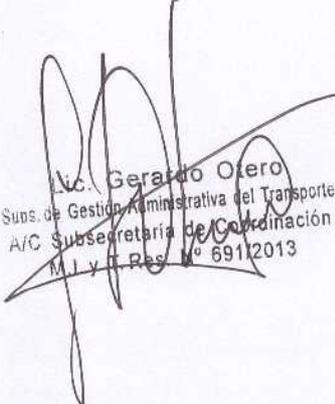
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Secretaría de Estado de Ministros  
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

El OTAMBA estará orientado a promover un AMBA más integrada y accesible, brindando herramientas para la planificación y evaluación de políticas con el objeto de alcanzar un sistema de transporte equitativo, eficiente, confortable y sustentable al servicio de toda la población. Permitirá brindar información actualizada, tanto a los actores claves del sistema de transporte como a las distintas áreas de gobierno y organismos públicos nacionales, provinciales y municipales, a las empresas operadoras de servicios de transporte público, la comunidad académica, los usuarios del sistema de transporte y la sociedad en su conjunto.

Se constituirá así como fuente de información sólida, confiable y actualizada de la movilidad y la oferta del transporte, cuyo uso permitirá mejorar la capacidad de gestión, formulación y seguimiento de políticas públicas, así como constituirse en un espacio de difusión de datos de transporte y movilidad.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jerarquía  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 6911/2013



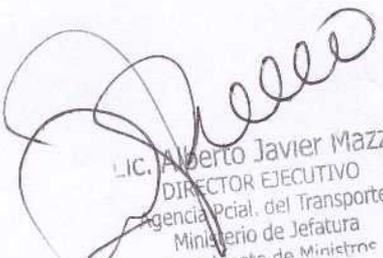
Lic. GUILLERMO DIETRICH (F)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

# Modelo de Planificación de Transporte Urbano para el AMBA

El Modelo es una herramienta analítica que permite representar el sistema de transporte urbano y evaluar los impactos de actuales y futuras políticas y proyectos de inversión en el transporte urbano, usos del suelo y medio ambiente de toda el AMBA. La demanda y la oferta de transporte son analizadas a través de sub-modelos que permiten simular y estudiar su interacción actual y futura. Los insumos que se cuentan para ello son datos obtenidos en relevamientos, conteos y encuestas, complementados con estudios adicionales que se realizarán durante el desarrollo del Modelo.

En tal sentido, la puesta en marcha del Modelo se verá complementada con la creación del OTAMBA. Ambas acciones, Modelo y Observatorio, se retroalimentarán sistematizando el proceso cíclico de planeamiento y la difusión de información.

En síntesis, el Modelo de la ATM suministrará información relevante para fundamentar la toma de decisiones sobre políticas de transporte y priorización de acciones, intervenciones y proyectos de inversión.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 591/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Conclusión

El presente documento es producto del trabajo conjunto de las tres jurisdicciones, hecho que en sí mismo constituye un logro significativo, frente al desafío que implica la misión encomendada a la ATM.

Inicialmente se conformó un diagnóstico, que significa haber alcanzado una visión compartida sobre la problemática en la región, lo cual posibilitó encarar la definición de objetivos y líneas de acción.

Se consideró la relación transporte y territorio, se analizaron todos los modos, tanto de pasajeros como de carga, y desde la perspectiva sistémica y del transporte sustentable, se buscó la coordinación y la coherencia del Plan.

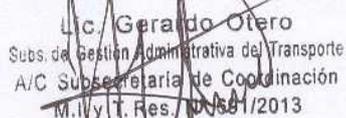
Para el caso del transporte de pasajeros, se enfatizó el carácter esencial del transporte público y la urgente necesidad de su fortalecimiento, que se refléja en las estrategias e intervenciones priorizadas.

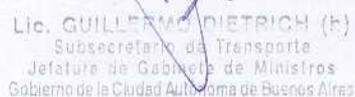
En cuanto el transporte de cargas, se plantearon estrategias tendientes a optimizar de una forma integral la eficacia y eficiencia del movimiento de mercancías en el AMBA.

A partir de las estrategias, se priorizaron las intervenciones y acciones considerando un marco de corto y mediano plazo, que harán posible avanzar en una gestión coordinada entre las tres jurisdicciones.

El Plan Quinquenal de Transporte, expuesto en este documento inaugural, se concibe en rigor como una herramienta dinámica de trabajo. En tal sentido se irá actualizando de manera permanente a través de la tarea cotidiana de la ATM, incorporando las modificaciones que imponga la realidad, la evaluación de los resultados de las medidas que se implementen, retroalimentando así el proceso de coordinación y planificación interjurisdiccional del sistema de transporte del AMBA.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcia. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

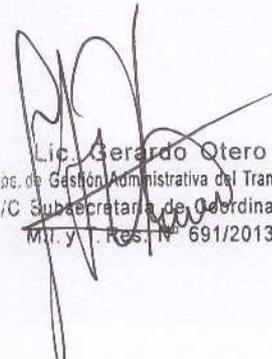
  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. D. N. 581/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Lista de siglas y acrónimos

- ADIF:** Administración de infraestructura ferroviarias
- AGP:** Administración General de Puertos
- AGPT:** Agencia Provincial de Transporte (GPBA)
- AMBA:** Área Metropolitana de Buenos Aires
- APP:** Autotransporte Público de Pasajeros
- ATM:** Agencia de Transporte Metropolitano
- AUSA:** Autopistas Urbanas Sociedad Anónima
- CABA:** Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- CNRT:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- DNPyCT:** Dirección Nacional de Planificación y Coordinación del Transporte
- ENMODO:** Encuesta de Movilidad Domiciliaria
- ENTRAPI:** Encuesta en Transporte Privado
- EPTRM:** Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana
- GCBA:** Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- GPBA:** Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
- ORSNA:** Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos
- SBASE:** Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado
- SNA.:** Sistema Nacional de Aeropuertos
- SOFSE:** Operadora Ferroviaria
- ITS:** Intelligent Transport System
- UPE:** Unidad de Proyectos Especiales (GCBA)

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Nacional de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.T. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

## Glosario

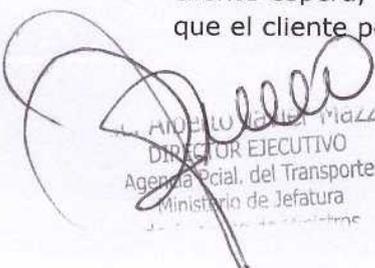
**Accesibilidad:** Se la considera como la calidad y capacidad de vinculaciones que sirven a un determinado lugar, determinadas por facilidades espaciales y económicas que tiene un individuo para acceder al sistema de transporte.

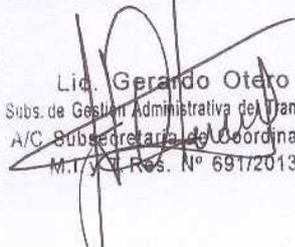
**AMBA:** Es el Área Metropolitana de Buenos Aires, que si bien se la considera en términos analíticos como el área continua de la mancha urbana, a los fines de estudio y según la nomenclatura establecida en el convenio tripartito, la entenderemos como el área de intervención política de la ATM, quedando conformada en una primera instancia conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 42 municipios que integran funcionalmente el territorio metropolitano de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate.

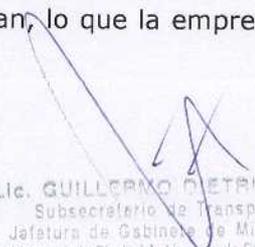
**Área central:** Se entiende al área central como el polígono del Area Metropolitana que se encuentra aproximadamente delimitado al interior de la Ciudad de Buenos Aires entre los siguientes ejes: hacia el este, la Av. Eduardo Madero-Ing. Huergo; hacia el sur, por la Av. Juan de Garay; hacia el oeste, la Av. Pueyrredon-Av. Jujuy; y hacia el norte, Av. del Libertador. Dentro de este sector de relevancia política, administrativa, económico-financiero, cultural y social se encuentran los cuatro centros de trasbordo más importantes del AMBA (Constitución, Retiro, Once y Correo Central), convergiendo las redes ferroviarias, subterráneas y viales más importantes de la región.

**Bicisenda:** Sector señalado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados.

**Calidad:** es la capacidad de satisfacer una necesidad del cliente o usuario en el momento en que la requiere. Por ende la calidad del transporte público urbano y del de cargas en cualquiera de sus escalas aumenta cuando se aproximan entre sí: lo que el cliente espera, lo que la empresa y el estado proyectan, lo que la empresa ofrece y lo que el cliente percibe como servicio.

  
Lic. Gerardo Otero  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.T. y C. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Centralidad:** Nodo de relevancia que por sus usos de suelo e intensidad de actividades deviene en un área geográfica o lugar relevante para un Municipio, región o Nación.

**Centro de transbordo:** Espacio físico de encuentro entre modos de transporte, estaciones conjuntas en donde se puede intercambiar de un servicio a otro, del mismo o diferente modo, para que las personas accedan con mayor facilidad.

**Centro de transferencia de cargas:** Transferencias entre medios de transporte y entre vehículos del mismo medio, como por ejemplo depósitos y aduanas, para despachos y recepción de mercaderías.

**Ciclovía:** Sector de la calzada señalado especialmente con una separación que permite la circulación exclusiva de ciclorodados.

**Convenio Tripartito:** refiere a la coincidencia de las voluntades entre las tres jurisdicciones, Nación, Provincia de Buenos Aires y Ciudad Autónoma de Buenos Aires causando obligación para cada una de ellas.

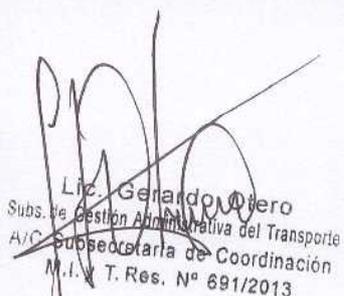
**Corredor:** Eje o conjunto de ejes de circulación que conforman una unidad funcional de desplazamiento.

**Corredor troncal:** Eje de circulación principal en el sistema de transporte

**Corredor radial:** Eje de circulación en dirección al área central de la Ciudad de Buenos Aires.

**Coronas del Área Metropolitana de Buenos Aires:** Franjas semicirculares externas y adyacentes a la Ciudad de Buenos Aires de aproximadamente 20 kilómetros de ancho que se utilizan como forma de clasificar algunos fenómenos metropolitanos del AMBA.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretario de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**ENMODO:** Encuesta de movilidad domiciliaria realizada en el AMBA por la Secretaria de Transporte, entre los años 2009-2010.

**ENTRAPI:** Encuesta de transporte privado individual, realizada por la Secretaria de Transporte, en el año 2008-2009.

**EPTRM:** Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana. Estudio integral del transporte realizado en el periodo 1969-1973 por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación

**Espacio periurbano:** Áreas de usos de suelo mixto urbano-rurales que existen principalmente en la tercer corona del AMBA.

**Estrategias:** Empleo de medios para lograr un objetivo, o arte de emplear dichos medios. Por lo general comprenden conjuntos coherentes de proyectos de inversión y acciones regulatorias.

**Etapas del viaje:** un viaje puede realizarse utilizando más de un modo de transporte; cada cambio de modo o de línea de colectivo es una etapa diferente.

**Integración tarifaria:** Coordinación de acciones que implica la complementación entre uno o más modos de transporte de la determinación de tarifa y los niveles tarifarios relativos de los distintos medios, alcanzando la amplitud de la movilidad ofrecida por el sistema al usuario al adquirir un boleto (viajes en uno o varios medios, líneas, zonas, períodos)

**Intermodal:** Uso de dos o más modos de transporte en la realización de un viaje.

**INTRUPUBA:** Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires, realizada en el año 2007, por la Secretaria de Transporte.

**Líneas de acción:** Son pautas acordadas que enmarcan la definición de estrategias.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Pcial. del Transporte  
Ministerio de Jefatura



Lic. Gerardo Qterp  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Logística:** conjunto de medios y métodos necesarios para optimizar un flujo de material constante a través de una red de enlaces de transporte y de centros del almacenaje.

**Medio de transporte:** Espacio en el que se desplazan los modos de transporte, por ejemplo aire, agua, tierra.

**Metas:** Expresión cuantitativa de un objetivo, enuncia la magnitud o grado de realización de un objetivo en un tiempo determinado.

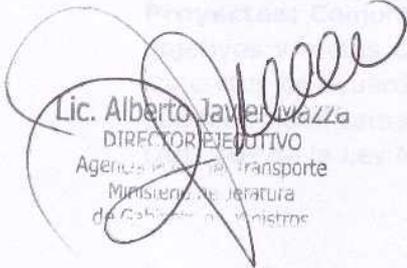
**Corredor Metrobus:** Carriles de circulación físicamente segregada para autotransporte público de pasajeros y vehículos de emergencia, con facilidades para circulación de coches de alta capacidad.

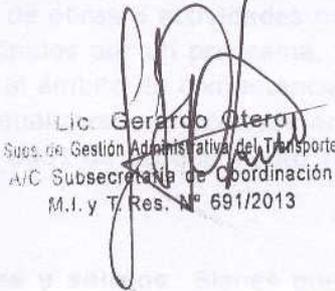
**Modelo de transporte:** Es una herramienta analítica, basada en un conjunto de insumos y algoritmos matemáticos, que permite representar y simular los flujos de pasajeros, cargas o vehículos que habrá en una infraestructura de transporte en un escenario determinado en el tiempo, permitiendo además evaluar los impactos de políticas y proyectos de inversión en el transporte y usos del suelo. Actualmente, los modelos de transporte son herramientas necesarias para la planificación de transporte, en sus distintas escalas: estratégica, táctica y operacional.

**Modo de transporte:** Forma de transporte definida por determinadas características tecnológicas, operacionales y regulatorias. Son modos diferentes el automóvil, el ómnibus, el subterráneo, etc.

**Movilidad:** Concepto que apunta a considerar analíticamente los desplazamientos que realiza la población en un área geográfica determinada, en el marco de las condiciones del viaje, los motivos, las características de la población, los orígenes-destinos, etc.

**Movilidad sostenible-sustentable:** Concepto que está orientado a reunir un conjunto de iniciativas en dirección a mejoras energéticas (ambiental), económicas (eficiencia y eficacia), sociales (equidad) y políticas (governabilidad) y en los modos de desplazamiento de las personas y cargas.

  
Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia de Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gobierno y Ministros

  
Lic. Gerardo Otero  
Subs. de Gestión Administrativa del Transporte  
AIC Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**Motivo de viaje:** Está determinado por la actividad que realiza la persona en el lugar de destino. La clasificación típica comprende, entre otras categorías, trabajo, estudio, compras, recreación, salud. El concepto es muy relevante para analizar

la generación de viajes, la distribución de estos entre orígenes y destinos, y la partición entre los distintos modos de transporte.

**Objetivos Generales:** Fines generales perseguidos por el proceso de planeamiento;  
**Objetivos particulares:** Situación que se procura alcanzar o mantener para lograr los objetivos generales.

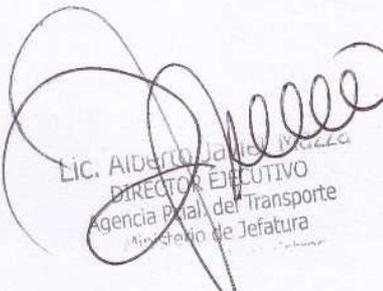
**Plataformas industriales-logísticas:** Áreas de servicio que combinan facilidades para la organización de la producción y distribución de bienes.

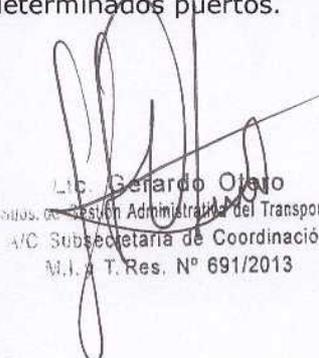
**Playas de estacionamiento disuasorias:** Lugar o recinto reservado para estacionar vehículos, principalmente automóviles particulares, ubicados en las áreas circundantes a las diferentes centralidades cuyo objetivo es incentivar el uso del transporte público por parte de quienes utilizan el automóvil como primera etapa en un viaje con origen en un área periurbana y destino en alguna centralidad. Generalmente su implementación es parte de un conjunto de medidas que apuntan a desincentivar el uso del automóvil particular en las áreas centrales.

**Política:** Son lineamientos y directrices que constituyen un marco dentro del cual deberán desplegarse los esfuerzos y acciones para alcanzar los fines, objetivos y metas del proceso de planificación.

**Proyectos:** Conjunto de obras o actividades destinadas a alcanzar el cumplimiento de objetivos y metas definidos por un programa, tendientes a la obtención de resultados concretos de acuerdo al ámbito de competencia y responsabilidad de cada unidad, que pueden, planificarse, analizarse y ejecutarse administrativamente en forma específica (Art. 10º de la Ley Nº 8051 de Ordenamiento Territorial de la Provincia de Mendoza).

**Removidos entrantes y salidos:** Bienes que circulan al interior de un país por vía marítima o fluvial, entre determinados puertos.

  
LIC. AIDERIO JAVIER VALLE  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Provincial del Transporte  
Ministerio de Jefatura

  
Lic. Gerardo Ojeda  
Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte  
A/C Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. Nº 691/2013

  
Lic. GUILLERMO DIETRICH (h)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

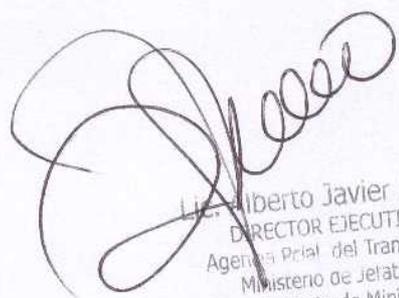
**Servicios de transporte informal:** Prestación irregular de servicios de transporte que no se encuadran con los requisitos de un servicio público de transporte en la normativa actual.

**Servicio de transporte público:** Servicios que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte.

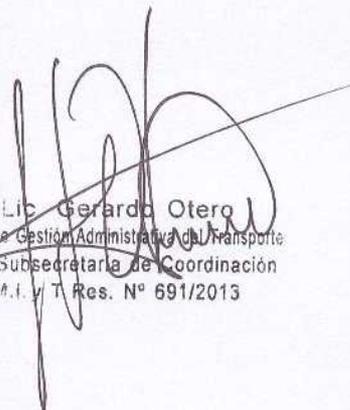
**Servicio de transporte urbanos de oferta libre:** Los servicios catalogados como oferta libre, son aquellos destinados a trasladar regularmente un contingente entre un número limitado de orígenes y destinos predeterminados por el precio que libremente se pacte, siendo obligatorio para el transportista poseer un listado de pasajeros aprobado por la autoridad de aplicación y mantener la nómina de los pasajeros a transportar dentro del margen establecido.

**Tejido urbano:** Denominación que se utiliza para indicar la existencia de un área continúa que se encuentra aglomerada físicamente mediante un conjunto de calles y equipamientos vinculados con usos de suelo urbano.

**Viajes:** Desplazamiento entre un origen y un destino, que se origina por un motivo y que puede estar compuesto por más de una etapa. Por ejemplo, un viaje puede ser efectuado por un desplazamiento en ferrocarril en una etapa, y luego completado en otra etapa con un ferrocarril hasta el destino final del viaje.



Lic. Alberto Javier Mazza  
DIRECTOR EJECUTIVO  
Agencia Postal del Transporte  
Ministerio de Jefatura  
de Gabinete de Ministros



Lic. Gerardo Otero  
Subsecretaría de Gestión Administrativa del Transporte  
Subsecretaría de Coordinación  
M.I. y T. Res. N° 691/2013



Lic. GUILLERMO DIETRICH (H)  
Subsecretaría de Transporte  
Jefatura de Gabinete de Ministros  
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires