

Plan Director de Transporte
(PDT)

-

Agencia de Transporte Metropolitano
(ATM)

2018

Índice

Introducción	3
1. El Área Metropolitana de Buenos Aires: hacia la coordinación e integración interjurisdiccional del sistema de transporte	4
1.1. Delimitación del Área Metropolitana de Buenos Aires	4
1.2. El transporte en el AMBA	5
1.3. Caracterización del sistema de transporte metropolitano de Bs As	8
1.3.1. Caracterización por modos	8
1.3.2. Caracterización de los viajes	11
1.3.3. Jurisdicciones y organismos involucrados	12
1.3.4. Problemáticas centrales del transporte metropolitano	17
2. Objetivos y líneas de acción	19
Objetivo general 1. Agencia de Transporte Metropolitano	21
Objetivo general 2. Transporte y territorio	23
Objetivo general 3. Sistema de transporte regional: integración y coordinación	24
3. Planteo preliminar de estrategias de ordenamiento, coordinación y planificación	36
1. Modernización y refuncionalización de los ferrocarriles Metropolitanos	36
2. Subte y premetro	37
3. Optimización del sistema de transporte automotor metropolitano de pasajeros	37
4. Estaciones y centros de transferencia	38
5. Vías de semicircunvalación	38
6. Impulso de mejoras en la conectividad metropolitana norte-sur	38
7. Desarrollo territorial y sistema de transporte	39
8. Refuncionalización del transporte de cargas	39
9. Desarrollo de la vinculación estratégica "AMBA – Aeropuertos/Puertos"	40
10. Movilidad no motorizada	40
11. Desarrollo de medios para la planificación del sistema en el corto, mediano y largo plazo	41

4. Listado preliminar de proyectos	42
1. Proyectos transporte público	42
2. Vialidad	45
3. Cargas y logística	45
4. Fortalecimiento institucional ATM	46
5. Legal	46
6. Financiamiento	46
7. Cultura, Educación y Control (comunicación masiva)	46
5. Conclusión	47
Lista de siglas y acrónimos	48
Glosario	49
Anexo	61

Introducción

La primera versión del Plan Director de Transporte fue elaborada 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 Aires¹. El trabajo estuvo a cargo de un Equipo Técnico integrado por profesionales de las tres jurisdicciones.

En su artículo 1º 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 6º 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 Plan Director de Transporte (PDT) se presenta como una herramienta orientadora para el próximo quinquenio respecto de las intervenciones de carácter interjurisdiccional a realizar en la materia.

A partir del mes de octubre de 2012, comenzó un trabajo mancomunado 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 sistema.

Dicha tarea permitió contar, a fines de 2013, con una primera versión del Plan², que propuso objetivos y líneas de acción dirigidas a consolidar una planificación y gestión integrada del sistema de transporte regional.

El presente documento es el resultado de una primera revisión realizada por las tres jurisdicciones de la ATM a partir de las nuevas autoridades que asumieron el 10 de diciembre de 2015, y forma parte de un trabajo en conjunto y en continuo desarrollo.

El mismo refleja el proceso dinámico trabajado, la integralidad en la nueva visión de la planificación del transporte e incluye las medidas y obras que se han llevado a cabo en los últimos tres años.

¹ La Provincia de Buenos Aires aprobó el Convenio Tripartito mediante Decreto N° 490/13, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo ratificó por Decreto N° 513/12 y su Legislatura lo aprobó por Resolución N° 64/14, y el Poder Ejecutivo Nacional lo aprobó por Decreto N° 1359/14.

² Firmada a principios de 2014 por las autoridades de las tres jurisdicciones: Florencio Randazzo por el PEN, Guillermo Dietrich por GCBA y Javier Mazza por la Pcia de Bs.As.

1

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

1.1. Delimitación del Área Metropolitana de Buenos Aires

El AMBA se presenta como la expresión de un complejo proceso histórico en donde las transformaciones económicas y sociales estuvieron estrechamente ligadas a la organización territorial del espacio urbano-metropolitano. 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.

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.



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

Fuente: Propia

En tal sentido, y según lo establece el Convenio Tripartito, el territorio metropolitano considerado en el presente Plan queda 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 posee una superficie que supera los 13.900 km², con una mancha urbana que alcanza los 2.400 km²,³ en el que habita una población estimada de 15.000.000 de habitantes, siendo una de las áreas metropolitanas más pobladas del mundo.

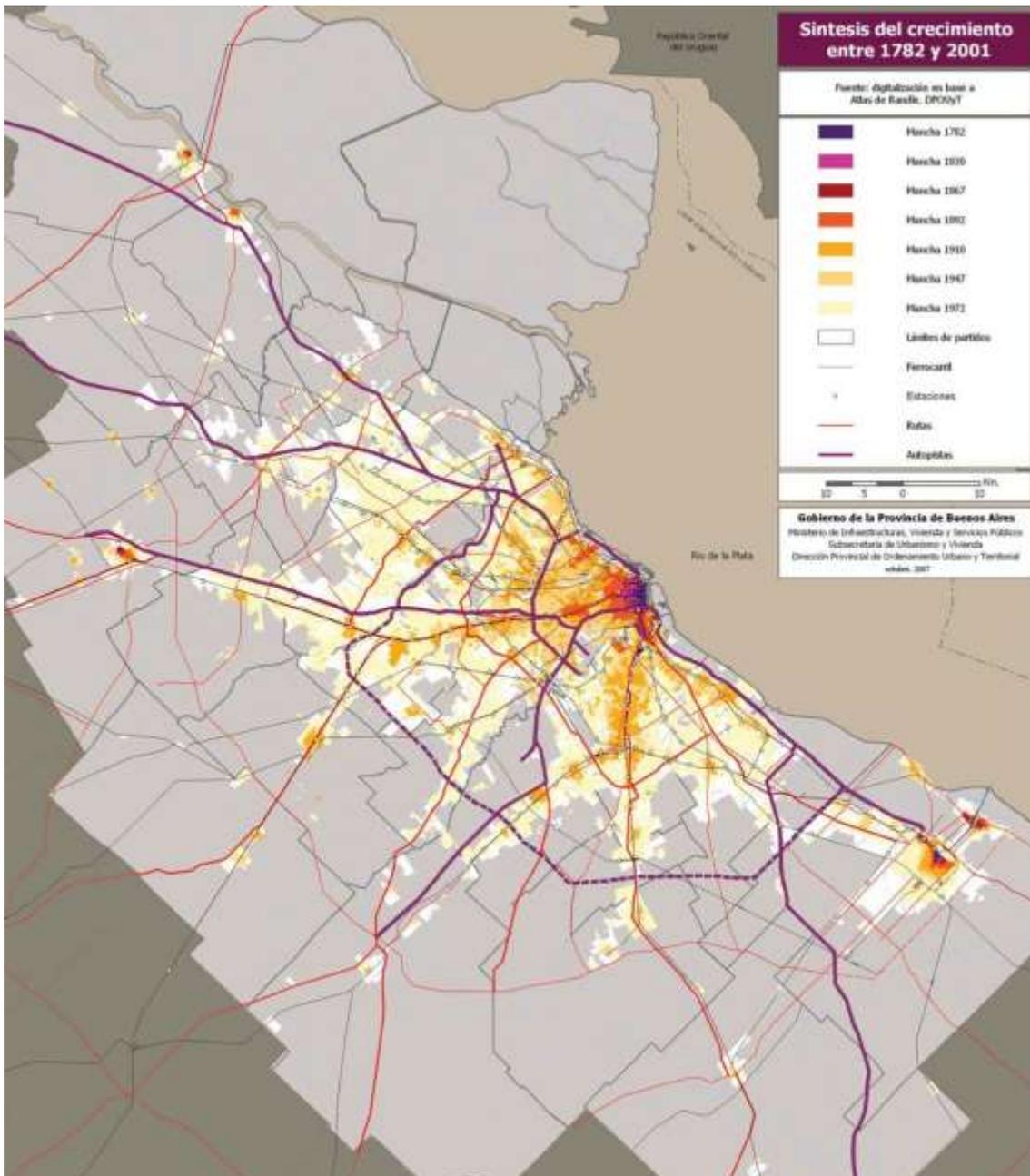
No obstante, cabe señalar que el Convenio prevé que la delimitación del espacio de intervención de la ATM sea susceptible de modificaciones en función de la evolución de las actividades económicas y sociales, y las dinámicas de transporte y los desplazamientos en el territorio.

1.2. El transporte en el AMBA

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.

³ Plan Estratégico Territorial, 2008.



Mapa N° 2: Expansión histórica del Área Metropolitana de Buenos Aires. 1782-2001

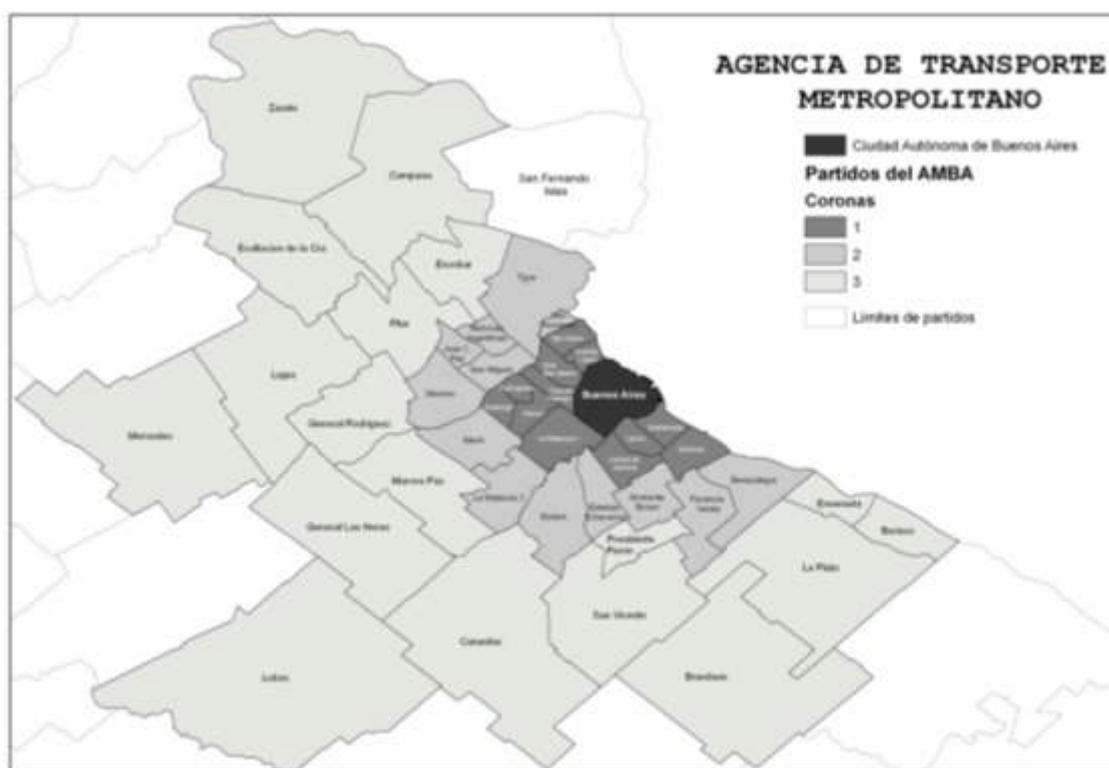
Fuente: Gob. de la Provincia de Bs. As. Año 2007

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 e incentivan 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 con nuevos escenarios de creciente motorización.

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.



Mapa N° 3: Delimitación de coronas del Área Metropolitana de Buenos Aires

Fuente: Propia

La sinergia entre el proceso de conformación del AMBA y el transporte, se traduce en problemas y conflictos relevantes que afectan a los habitantes del área. El marcado carácter radioconcéntrico, el deterioro en la calidad de servicios e infraestructuras de circulación, y los crecientes niveles de congestión conllevan un aumento en los costos y en los tiempos de viaje, así como niveles elevados de accidentes e impactos ambientales críticos, que se proyectan en la salud de la población, por la contaminación sonora y atmosférica.

En este marco, el crecimiento del parque automotor, sumado al deterioro de la calidad del servicio ferroviario suburbano, ha impulsado un crecimiento sostenido de la participación del transporte individual en los viajes hogar-trabajo dirigidos al área central, con el consecuente incremento de la congestión vial que afectó, a su vez, a los servicios de autotransporte público de pasajeros que operan predominantemente a 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 saturación en horas pico y la lenta extensión de la red, brindando un servicio alejado de su capacidad potencial.

Finalmente deben mencionarse los inconvenientes que se observan derivados de la histórica falta de integración tarifaria y escasa integración física entre los modos de transporte, sumados al deterioro y la disfuncionalidad de los centros de transbordo 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 de la periferia metropolitana.

1.3. Caracterización del sistema de transporte metropolitano de Buenos Aires

1.3.1. Caracterización por modos

El sistema de transporte metropolitano presenta una red vial que sirve al tránsito de automóviles particulares, camiones, ómnibus y otras modalidades como taxis, charters,

remises, motocicletas y bicicletas, además de los peatones. Incluye una red vial utilizada por colectivos de casi 8.000 km,⁴ 56 km de infraestructura de metrobus con 17 km en construcción y 140 km de red de vías protegidas para ciclistas dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Cuenta con una red ferroviaria de más de 800 km, y con 61,3 kilómetros de red subterránea y premetro; y además un sistema de transporte fluvial no plenamente desarrollado, especialmente en la zona Norte del AMBA.

El sistema de transporte público automotor de pasajeros, dependiente de las diversas jurisdicciones (nacional, provincial, municipal), es el modo de mayor importancia en función de su cobertura y su participación en el total de viajes.

Las líneas de jurisdicción nacional, aquellas que realizan recorridos entre Capital Federal y Partidos de la Provincia de Buenos Aires, son las más importantes en términos de cantidad, flota, recorridos y pasajeros transportados. Comprenden 138 líneas, con una oferta diversificada y tiene una importante cobertura tanto en la Ciudad como en resto del AMBA.

Las 107 líneas de jurisdicción provincial, son aquellas 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 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. 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 formación de centros y subcentros regionales del AMBA. Se conforma con 8 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 264 estaciones⁵, de las cuales 41 están ubicadas en la Ciudad y 223 en el Conurbano, con una distancia media entre ellas de 3 km.

⁴ Sobre una red de 47.838 km. sólo se utiliza aproximadamente un 16%. El total de recorridos de servicios APP es de 57.564 km. ida y vuelta

⁵ CNRT, Estadísticas del Transporte Ferroviario, Red Ferroviaria de pasajeros del AMBA.

Las grandes terminales, correspondientes a las líneas Roca, Mitre, San Martín, Belgrano Norte y Sarmiento, se localizan en los bordes del área central de la Ciudad de Buenos Aires. Las líneas Urquiza y Belgrano Sur pierden potencialidad al ubicarse sus terminales alejadas 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 mínima 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.

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 de 60 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 42.000⁶ 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 en parte como un servicio diferencial y en otra 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 en 1994 y 1999 en materia de itinerarios, frecuencias, capacidad y calidad del servicio, pero no de tarifas. Se destacan recientes inversiones en infraestructura destinadas a terminales en el área central, ubicadas bajo el Obelisco y en Puerto Madero.

⁶ Según la DGTyT del GCBA (2016), la cantidad de vehículos habilitados con licencia para taxi son 38.062 y de remises registrados y habilitados son 1.900.

1.3.2. Caracterización de los viajes

En el sistema de transporte metropolitano de Buenos Aires se realizan aproximadamente 21 millones de viajes al día.

Los viajes a pie alcanzan aproximadamente un 12% del total.

El gráfico a continuación representa la división modal (excluyendo los viajes a pie) para un universo de análisis que comprende el área de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2014 (ENMODO).

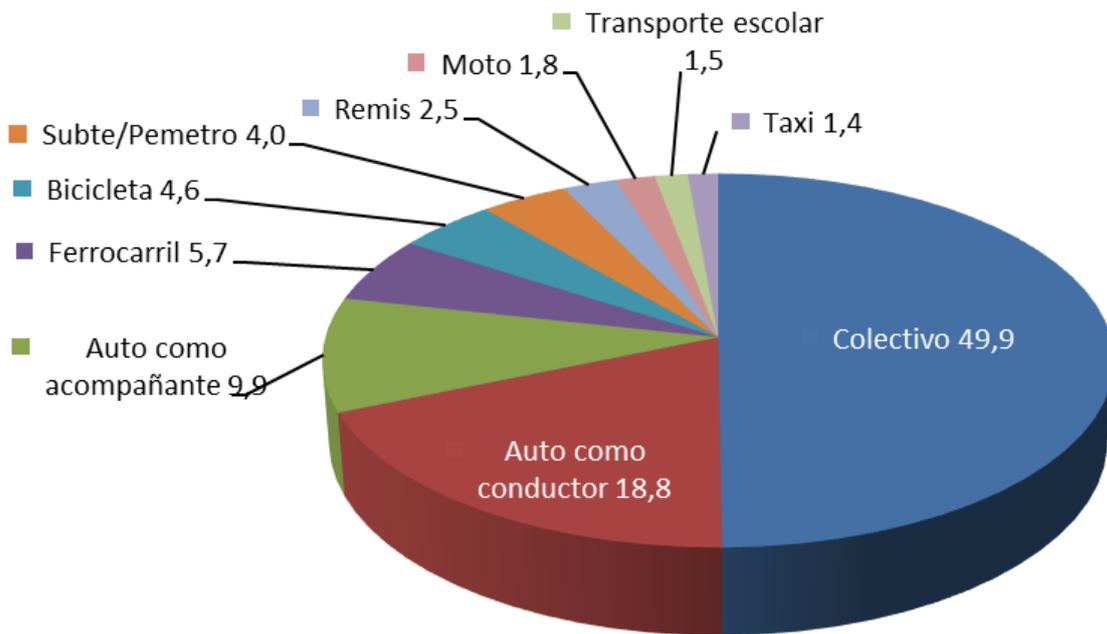


Gráfico N°1: Distribución modal metropolitana.

Fuente: Secretaría de Planificación de Transporte, Ministerio de Transporte, 2017 (en base a procesamiento de datos del año 2014).

Del total de los viajes, el principal motivo es "trabajo", representando el 40%, le sigue el motivo "estudio" con un 23%⁷.

Jurisdiccionalmente, la mayor cantidad de viajes se producen dentro de los partidos del AMBA, con un 43%. Le siguen con 24% los viajes comprendidos en el interior de la CABA, con 17% los

⁷ Según datos de la ENMODO 2009, actualizado al año 2014.

viajes entre el Gran Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires, y con el 16% los viajes entre partidos del Gran Buenos Aires⁸.

1.3.3 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 con competencias en la materia son:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

- SUBSECRETARIA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA
- SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE:
- SUBSECRETARIA DE MOVILIDAD URBANA
- SUBSECRETARIA DE PLANIFICACION Y COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
- SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE:
- SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE
- SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO
- SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
- SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE
- SECRETARÍA DE OBRAS DE TRANSPORTE
- UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

Se incluye en el Anexo el detalle de las competencias de cada organismo de la jurisdicción nacional.

⁸ Según datos de la ENMODO 2009

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

Subsecretaría de Transporte

La Subsecretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, tiene como funciones: 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.

El Decreto N° 35/2018 establece los objetivos específicos de la Subsecretaría de Transporte, como así también la responsabilidad primaria de cada una de sus Direcciones: la Dirección Provincial de Transporte y la Dirección Provincial de Fiscalización del Transporte.

La competencia de la Subsecretaría de Transporte incluye, entre otras, el desarrollo de actividades del transporte fluvial, carretero y ferroviario. Programar controlar y mantener infraestructuras viales. Monitorear, mejorar y desarrollar el transporte en el ámbito provincial. Intervenir en lo vinculado al servicio público de transporte de pasajeros y carga. Desarrollar infraestructura aeronáutica. Intervenir en estudios de costos, tarifas y concesiones de los servicios públicos. Coordinar el funcionamiento del Ente Regulador de la Verificación Técnica Vehicular. Realizar estudios sobre los recorridos y frecuencias horarias de las empresas prestatarias del servicio público de transporte de pasajeros a efectos de extenderlo hacia aquellos municipios que no cuenten con un servicio integral en la materia y administrar el Fondo Provincial del Transporte, y sus correspondientes recursos.

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La autoridad de aplicación es la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, y la Subsecretaría de Tránsito y Transporte y la de Movilidad Sustentable y Segura, dependientes de dicha Secretaría.

Según el Decreto N° 363/2015 las responsabilidades primarias de la Secretaría de Transporte son:

- 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 ciclorrondados o peatonal en todo el ámbito de la Ciudad.

A su vez, según el mismo Decreto, las responsabilidades primarias de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte son:

- Planificar, implementar y controlar obras de transporte y tránsito y/o programas o servicios que mejoren la movilidad, la circulación y el tránsito en la Ciudad.
- Establecer las normas para el ordenamiento del transporte y tránsito, el estacionamiento y la regulación de los servicios de transporte en la Ciudad.
- Intervenir en la regulación e implementación de los permisos especiales en relación al uso de la vía pública.
- Realizar estudios y proyectos para el ordenamiento de la circulación vehicular y peatonal coordinando los sistemas de señalamiento luminoso y de información al usuario, en concordancia con las políticas y planes determinados por los organismos competentes en materia de planificación urbana de la Ciudad.
- Diseñar, implementar y fiscalizar el ordenamiento del transporte de pasajeros y de carga en el ámbito de la Ciudad.
- Coordinar y ejecutar el monitoreo permanente del flujo vehicular y la infraestructura vial para administrar el transporte y tránsito en el tejido de la Ciudad.

- Planificar, mantener, operar y controlar el funcionamiento de la red semafórica y los servicios de transporte en la Ciudad.
- Planificar, ejecutar y controlar obras y/o programas que mejoren la movilidad de personas y bienes en la Ciudad.
- Coordinar las acciones que fueren necesarias para la continua implementación del Plan de Transporte Masivo de Buses Rápido (TMBR).
- Controlar el debido funcionamiento y gestión de los registros de transporte y de verificación técnica vehicular

Las responsabilidades primarias asignadas a la Dirección General de Tránsito y Transporte son:

- Intervenir en la regulación de los servicios de transporte en sus distintas modalidades, y ejercer el control administrativo del cumplimiento de los contratos de asociación público-privada conferidos.
- Intervenir en las medidas de ordenamiento del transporte, del tránsito vehicular y de la circulación peatonal, realizando los estudios y proyectos correspondientes.
- Mantener, operar y controlar el funcionamiento de la red semafórica, así como los elementos de señalización vertical y demarcación horizontal 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 y Carga).
- Diseñar y fiscalizar las normas para el ordenamiento del transporte de pasajeros y de carga en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Participar, en las acciones conjuntas relacionadas con la movilidad con AUTOPISTAS URBANAS S.A. (AUSA) y SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES S.E. (SBASE), así como en las actividades coordinadas en el marco de programas y proyectos interjurisdiccionales de transporte, en coordinación con el Ministerio de Gobierno.
- 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.
- Controlar el debido funcionamiento de los Sistemas de Transporte Masivo de Buses Rápidos operativos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Las responsabilidades primarias asignadas a la Dirección General de Planificación de la Movilidad son:

- Desarrollar el planeamiento de la movilidad de bienes y personas, tanto en lo referido al transporte público, como privado en coordinación con las áreas competentes.

- Planificar las redes y los servicios de transporte en sus distintas modalidades y coordinar y priorizar las obras y acciones relacionadas con la movilidad con AUTOPISTAS URBANAS S.A. (AUSA) y SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES S.E. (SBASE), participando en la planificación de los Centros de Traslado.
- Realizar el planeamiento estratégico de la red de ciclovías y bicisendas, proponiendo las intervenciones físicas y realizar la planificación estratégica del Sistema Público de Bicicletas, con el objeto de coordinar éste modo, con el resto del sistema de transporte.
- Establecer la normativa para el ordenamiento del tránsito, en consonancia con los lineamientos derivados de la planificación del sector.
- Participar en los programas de peatonalización y en la planificación de vías y áreas de convivencia.
- Efectuar los estudios para la eliminación de las interferencias ferroviarias y mejoras en la conectividad urbana, incluyendo soluciones a distinto nivel para los flujos peatonales y de ciclistas.
- Participar en las acciones conjuntas coordinadas en el marco de programas y proyectos interjurisdiccionales de planificación de la movilidad y en las instancias institucionales de coordinación interjurisdiccional, desde los aspectos vinculados a la planificación de la movilidad.

Las responsabilidades primarias asignadas a la Dirección General de Transportes Masivos de Buses Rápidos son:

- Coordinar, proyectar e implementar un Plan de Transporte Masivo de Buses Rápidos (TMBR) para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Articular con las distintas áreas del Gobierno las acciones necesarias para lograr la implementación del Plan.

Además, de la Secretaría de Transporte dependen la Subsecretaría de Movilidad Sustentable con 4 direcciones: la Dirección General de Movilidad Sustentable, la Dirección General de Seguridad Vial, la Dirección General de Licencias y la Dirección General Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte.

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. Tiene a su cargo 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, pasos a bajo nivel y viaductos.

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.

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.

1.3.4. Problemáticas históricas del transporte metropolitano

A modo de síntesis de la situación actual, se resaltan las siguientes problemáticas históricas y las medidas u obras que se fueron definiendo en los últimos tres años de gestión en el Área Metropolitana:

Problemáticas históricas	Medidas/Obras Implementadas
Complejidad y multiplicidad de actores.	Trabajo coordinado interjurisdiccional.
Falta de sinergia entre planificación del transporte y planificación urbana: Dispersión de la mancha urbana, con incremento en las distancias promedio transitadas por los automóviles entre origen y destino (se duplicó en los últimos 20 años); mayor congestión, mayor consumo de combustible y aumento de la contaminación ambiental.	Planificación coordinada con los gobiernos locales para la implementación de medidas, la construcción de obras de infraestructura y la renovación de los códigos urbanísticos o de planeamiento urbano: cambio de paradigma de ciudad dispersa o difusa a ciudad compacta con la premisa TOD (Desarrollo urbano Orientado al Transporte público).
Debilidad en el enfoque intermodal: ausencia de integración tarifaria, física-espacial,	Implementación de la red SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico) con reducción

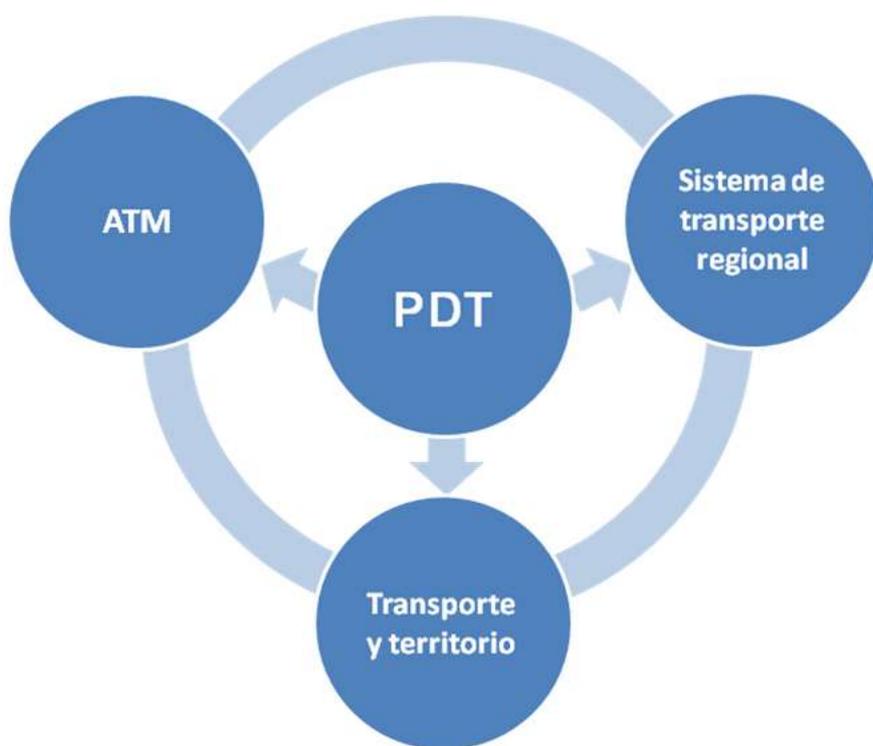
operativa, de legibilidad de los modos. Considerable retraso y desatención de la infraestructura física del transporte de pasajeros orientada hacia el confort de los usuarios, en la espera y los intercambios.	tarifaria progresiva en secuencia de etapas, mejora de estaciones y puesta en valor de centros de transbordo, implementación del <i>Proyecto Ciudad Legible</i> .
Escasa jerarquización en la red y existencia de discontinuidades en las redes troncales.	Red de Metrobuses, Programa de Carriles Preferenciales y contra-carriles para el transporte público, red de ciclovías, intervenciones peatonales y en intersecciones de la red vial.
Baja participación, en el total de los viajes, de los modos públicos guiados en relación a su potencial.	Inversiones en subterráneos y ferrocarriles (estaciones, coches, ATS, señalamiento, vías, electrificaciones, repotenciones eléctricas, viaductos Belgrano Sur, San Martín, Mitre y eliminación de las interferencias ferroviarias de la traza del Ferrocarril Sarmiento).
Persistencia de un esquema radial en la movilidad del área e insuficientes conexiones transversales en la estructura vial principal.	Metrobuses transversales (Metrobus 9 de Julio - Metrobus del Bajo), Prolongación Camino del Buen Ayre y Paseo del Bajo.
Ausencia de articulación intermodal en el transporte de cargas (automotor, ferroviario puertos), accesos a zonas organizadas de ruptura de cargas.	Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bs. As., CTC, Playas de Cargas: Saldías, Alianza, Palomar, Campo de Mayo, Ezeiza.
Inexistencia de una red orgánica de tránsito pesado intermunicipal.	Diseño de redes de tránsito pesado locales integradas a la red metropolitana (Red de Tránsito Pesado, Municipio de 3 de Febrero).
Crecimiento del uso del automóvil particular.	Restricción de acceso vehicular al microcentro y crecimiento progresivo de áreas y horarios de restricción.
Contaminación ambiental, especialmente en áreas centrales y en zonas de alta densidad.	Planes de Prioridad Peatón en C.A.B.A. y municipios del Conurbano (P.ej. Gral. Rodríguez).
Carencia de un enfoque sistémico respecto de la planificación portuaria y aeroportuaria, y su vinculación con el transporte de la región.	Ampliación del aeropuerto de Ezeiza y Aeroparque. Potenciación del aeropuerto del Palomar. Nuevo plan para el Puerto de Buenos Aires.
Congestión creciente en los accesos radiales y sus empalmes con la red vial metropolitana.	Red de Expresos Regionales.

En consecuencia, hoy nos encontramos ante el desafío de continuar un modelo de transporte y movilidad sostenible para el AMBA, en donde el transporte público masivo asuma un papel protagónico, en el marco de una planificación interjurisdiccional e integral del transporte metropolitano. El presente PDT constituye un paso fundamental en ese sentido.

2

Objetivos y líneas de acción

El Plan Director de Transporte se ha elaborado a partir de tres grandes objetivos generales referidos a la ATM, a la relación transporte y territorio en el ámbito de la Región y al sistema de transporte regional, tal como se ilustra en el siguiente esquema:



Esquema N° 1: Alcance del Plan

Objetivo general 1

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, tendiendo a una ampliación progresiva de sus competencias.

Objetivo general 2

Transporte y territorio

Objetivo 2.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.

Objetivo 2.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 con baja densidad y mitigar la congestión del área central y las subcentralidades.

Objetivo general 3

Sistema de transporte regional

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

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.B

Coordinación tarifaria: Potenciar el rol del sistema tarifario como herramienta para coadyuvar a la integración física y operacional. Tendiente a la optimización del uso del sistema de transporte.

Objetivo 3.C

Dimensión social del transporte: Alcanzar con equidad social la satisfacción de las necesidades de movilidad.

Objetivo 3.D

Dimensión ambiental del transporte: Alcanzar estándares adecuados en los niveles de seguridad, emisiones, calidad del aire, del agua y del suelo, y minimizar el uso de recursos y la disrupción urbana.

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 hogar-estudio, y mejorar sustancialmente la capacidad y calidad de las redes y los servicios de pasajeros y cargas.

Objetivo 3.F

Gestión de calidad del sistema: Promover la adopción de modelos de calidad en la gestión para el sistema de transporte del AMBA; tanto de pasajeros como de cargas.⁹

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

⁹ 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.

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 de coordinación con criterios de *economía de esfuerzos* con los organismos relevantes de las Partes, y capacitar al personal de la ATM y de las distintas jurisdicciones 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 el 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 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 ATM¹⁰.

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.

Objetivo general 2

Coordinación territorial

Objetivo 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.

Evaluar la incidencia de los proyectos de transporte y movilidad sobre el uso y el valor del espacio en el ámbito del AMBA.

Línea de acción: Analizar con enfoque cualitativo y cuantitativo la evolución en el tiempo de las variables con impacto sobre los usos del suelo y el espacio en general, valores inmobiliarios, densidades construidas, calidad urbana.

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.

¹⁰ Se considera un análisis multicriterio de evaluación de proyectos, siguiendo criterios de mejoras y protocolos de seguridad para el sistema de transporte.

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.

Objetivo 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 inductora 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 transbordo.

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 en transporte público a las áreas de recreación a escala regional.

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

Objetivo general 3

Sistema de transporte regional

Objetivo 3.A

Integración física y operacional

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

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 compensación (*clearing*), y comodidad de los usuarios, con especial consideración de los más vulnerables.

Objetivo 3.C

Dimensión social del transporte

Objetivo 3.C.1

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

Línea de acción: Tender a focalizar los subsidios a 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.

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

Objetivo 3.D

Seguridad y Dimensión ambiental del transporte

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.

Objetivo 3.D.4

Aumentar la seguridad, mejorar la operatividad del sistema ferroviario y automotor readecuando progresivamente las interferencias ferroviarias.

Línea de acción: En el largo plazo, tender gradualmente a la separación de niveles, y en el corto y mediano plazo optimizar el control de la operación de los cruces existentes y aquellos de menor jerarquización.

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".

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

Mejorar la calidad ambiental y disminuir el nivel de emisiones contaminantes y ruido.

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 interrupción 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 minimizar dichos efectos en los nuevos proyectos y obras.

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 hogar-estudio, 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.

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 de flujos vehiculares en espacios viales compartidos con flujos peatonales.

Objetivo 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. 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, calidad y seguridad 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 de manera tal que el ferrocarril, junto al subte, sea el modo estructurante de la nueva red jerarquizada de transporte público del AMBA. 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 de transferencia de cargas y servicios expresos regionales.

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.

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

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, de manera de articular la accesibilidad al desarrollo urbano.

Objetivo 3.E.3

Subsistema subte/premetro

Potenciar el subte y el premetro o metro ligero, de modo que puedan desempeñar junto al ferrocarril, adecuadamente su función como sistemas estructurantes en la red jerarquizada 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.

Objetivo 3.E.3.c

Mejorar los servicios de metro ligero.

Línea de acción: Analizar propuestas de mejoras en los servicios existentes.

Objetivo 3.E.4

Subsistema de autotransporte público

Potenciar la accesibilidad propia del autotransporte público en el marco de la jerarquización 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 y diferenciar 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.

Objetivo 3.E.5

Vehículos de dos ruedas motorizados

Objetivo 3.E.5.a

Adecuar el uso de los ciclomotores y motos.

Línea de acción: Estudiar y reconsiderar el rol de los vehículos de dos ruedas motorizados en el contexto del sistema de transporte. Ordenar y actualizar las normas vigentes de tránsito. Desalentar el uso de ciclomotor y motos por sus elevados niveles de accidentalidad, mortalidad y elevado impacto ambiental (ruidos y contaminación del aire)

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: Analizar variantes de solución para el problema del estacionamiento en los espacios públicos.

Objetivo 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 de la bicicleta con los modos de transporte público.

Objetivo 3.E.6.b

Facilitar la movilidad de los ciclistas en los subsistemas ferroviario, subte y premetro.

Línea de acción: Coordinar con los operadores una mayor oferta de espacio para bicicletas en las formaciones, lugares de estacionamiento y servicios de guarda.

Objetivo 3.E.6.c

Mejorar la seguridad vial.

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

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.

Objetivo 3.E.7

Peatones

Objetivo 3.E.7.a

Promover la movilidad peatonal como factor base en todo el sistema

Línea de acción: Implementación de vías y áreas peatonales con base en estudios de itinerarios y flujos de peatones y su relación con los usos del suelo adyacentes. Promover el desarrollo de los usos del suelo mixto para favorecer las distancias cortas y los desplazamientos a pie.

Objetivo 3.E.7.b

Mejorar las condiciones de circulación

Línea de acción: Contemplar adecuadamente los viajes a pie y las actividades peatonales en la asignación de espacio público con una adecuada infraestructura en el conjunto de la red de calles y avenidas. Considerando en particular la eliminación de barreras arquitectónicas que afectan a personas con movilidad reducida. Reforzar los aspectos de seguridad que requieren los desplazamientos a pie.

Objetivo 3.E.8

Transporte fluvial de pasajeros:

Objetivo 3.E.8.a

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

Línea de acción: Adecuar las condiciones de las estaciones terminales de cruceros y lanchas en el Puerto de Buenos Aires y de lanchas en los Partidos ribereños del AMBA. Promover los servicios de transporte fluvial de pasajeros.

Objetivo 3.E.9

Logística

Facilitar los procesos de transporte y distribución de cargas y reducir su impacto ambiental, aumentando la participación del modo ferroviario en la matriz de transporte de cargas que ingresa al Área Metropolitana.

Objetivo 3.E.9.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 ruptura de cargas, mejorar los accesos a terminales ferroviarias, portuarias y aeroportuarias y los servicios complementarios en éstas, racionalizar la distribución urbana de mercancías y adecuar la flota de distribución a las características de los espacios urbanos de operación. Todo ello de acuerdo con las pautas de ordenamiento territorial y protección ambiental.

Objetivo 3.E.9.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.

Para ello, es necesario crear nuevas terminales de cargas ferroviarias acordes a la logística actual, que permitan el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías de consumo interno y su posterior distribución en el Área.

Objetivo 3.E.9.c

Aumentar la eficacia y eficiencia del transporte de cargas por vías navegables de acceso a el 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.9.d

Coadyuvar a la mejor gestión de la carga en tránsito entre los puertos del AMBA y del resto de país. .

Línea de acción: Mejorar la infraestructura portuaria a fin de aumentar la eficiencia y productividad de los puertos de la región.

Objetivo 3.E.9.e

Mejorar la logística urbana de abastecimiento y distribución en el AMBA

Línea de acción: en el marco de la transformación del sistema de transporte en la región de Buenos Aires, proponer soluciones que aseguren el servicio de abastecimiento y distribución en el AMBA atento al crecimiento de la región en un horizonte temporal de 30/40 años.

Objetivo 3. E.9 f

Analizar el impacto de las políticas que se adopten en materia de logística

Línea de acción: El desarrollo en general y en particular el de las economías regionales, generará la producción de nuevos productos que transitarán por la región y que requerirán medidas acordes en el AMBA.

Objetivo 3.F

Gestión de calidad del sistema

Objetivo 3.F.1

Identificar 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 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 -cuantitativos y cualitativos- del estado de la calidad que permitan visualizar los objetivos y su cumplimiento. Dichos indicadores debieran considerar los siguientes aspectos: tiempo, confort, seguridad, , facilidades para personas con capacidades diferentes o movilidad reducida, costo, atención al usuario, información, accidentes, niveles de accesibilidad de las zonas, número de transbordos, e impacto ambiental (consumo de energía, contaminación sonora y atmosférica); todo ello asociado a la participación de los modos públicos y a la participación del gasto en transporte respecto de los ingresos disponibles de los usuarios.

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.

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.¹¹

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.

¹¹ 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.

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.



Esquema N° 2: Sistema de transporte regional sustentable

3

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 en función de los objetivos acordados en el presente documento.

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:

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 Conurbano de Buenos Aires podría mejorar su vinculación con la Ciudad a través de la potenciación de este modo, considerándolo estructurante de los demás modos públicos, y su articulación con el subte y el autotransporte público de pasajeros, como sistema secundario. Continuando con el programa que se ha encarado en el sistema ferroviario se propone:

- Incorporar y renovar el material rodante para las líneas metropolitanas, dirigido al aumento de la capacidad y el confort del servicio.

- Mejorar, en forma articulada con la expansión de la red de subterráneos, los servicios ferroviarios con la implementación del Programa Red de Expresos Regionales (RER)¹².
- Aumentar la capacidad del transporte de cargas para mejorar la operatoria portuaria y de los centros de transferencia de carga.

2. Subte

En el marco de las líneas de acción planteadas para los modos guiados, se prevé:

- Potenciar la capacidad actual incrementando la flota, aplicando nuevos sistemas de señalización y otras obras, tales como la construcción de nuevas cocheras y colas de maniobra.
- Ampliar 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 y la articulación con la RER.

3. Optimización del sistema de transporte automotor metropolitano de pasajeros

La ejecución de "Corredores Metrobus" junto a la implementación e inserción de carriles exclusivos en el marco de la jerarquización de la red vial de la CABA, son antecedentes clave para la estrategia de priorizar el transporte público automotor sobre el automóvil particular en el AMBA. Así se logran mejoras integrales en las condiciones de operación del modo.

En tal sentido se promueve la modernización de la operatoria del modo en su conjunto, a través de las siguientes acciones:

- Optimizar la estructura jerárquica de la red y su articulación con los otros modos.
- Extender la implementación de "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.
- Otras formas de priorización: carriles exclusivos, contra-carriles, mejoras de corredores.
- Implementar paradas con tecnologías ITS y renovar el parque automotor (especialmente de las líneas municipales y provinciales) considerando el recambio paulatino hacia unidades y vehículos menos contaminantes, desarrollados con tecnología nacional.

¹² El programa RER incluye obras de estaciones, túneles, viaductos, pasos a distinto nivel y otras obras de adecuación del sistema que permitan la prestación de los servicios expresos regionales.

- En el diseño de las flotas, definir las características del material rodante en función del tipo de servicio y tipo de vía predominante en los itinerarios servidos.
- Adaptar la función de los servicios charter a la evolución de la oferta y la demanda del servicio de transporte público cumpliendo un rol complementario y cubriendo las demandas no atendidas por el transporte público en cuanto a confort, accesibilidad y eventualmente tiempo de viaje.

4. Estaciones y centros de transferencia

En el marco de las líneas de acción planteadas para alcanzar el objetivo de integración física y operacional del sistema de transporte regional, se priorizará:

- Modernización de las estaciones ferroviarias y de subterráneo, paradas de APP y facilidades de vinculación entre modos.
- Construcción de centros de transbordo de pasajeros y playas de disuasión del automóvil particular (p.ej. *park & ride*) en los nodos periféricos de la red regional jerarquizada (según rango de nodos / subcentros regionales).
- Construcción de centros de transferencia de cargas.

5. Vías de semicircunvalación

La estructura vial del AMBA presenta cuatro componentes semicircunvalares que son clave para el funcionamiento de la red. Al respecto se propone las siguientes intervenciones estratégicas:

- Completamiento y readecuación funcional de la Autovía Ruta Provincial N° 6 (RP6), completamiento de la Autopista Presidente Perón (continuación del Buen Ayre) y optimización y puesta en valor de la Ruta Provincial N° 4 (RP4).
- Desarrollo de la transversalidad a la red radial generando alternativas a la Av. Gral. Paz y RP4: variante paralela al Arroyo Morón desde Camino del Buen Ayre hasta el Acceso Oeste.
- Obras en beneficio del APP en la Av. General Paz y RP4, 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 constituyen "barreras" en los desplazamientos norte-sur en el AMBA. Se considera como un eje estratégico la mejora funcional en la articulación de estos millones de desplazamientos diarios a partir del desarrollo de proyectos orientados a tal fin.

- Implementación de la RER, vinculando líneas ferroviarias existentes.
- Impulsar los proyectos de modernización de puentes viales existentes y desarrollo de nuevas vinculaciones sobre el Riachuelo.
- Avanzar en la eliminación de interferencias ferroviarias en el AMBA.

7. Desarrollo territorial y sistema de transporte

- Interactuar con los responsables de la elaboración de políticas de organización del territorio a escala regional, que darán el marco de referencia necesario para la toma de decisiones relativas al sistema de transporte.

8. Refuncionalización del transporte de cargas

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 Buenos Aires, la zona de antepuerto y el resto de las terminales portuarias del AMBA (Dock Sud, La Plata, Zarate-Campana). En este mismo sentido, las terminales de cargas domésticas dentro de la ciudad fueron *encerradas* por el crecimiento urbano, lo cual impide utilizar éstas para realizar una buena logística para la descarga y distribución de mercancías de consumo local.

Llevar a cabo una estrategia integral para optimizar y reestructurar el transporte de cargas en el AMBA implicará una visión integral, en el marco de la dinámica del transporte a nivel nacional, que contemple los diversos modos de transporte y la evolución de los usos del suelo. En tal sentido se plantean las siguientes estrategias:

- Mejoras que optimicen la circulación de cargas en torno a los accesos a las terminales portuarias (Buenos Aires, La Plata, Dock Sud, Zarate-Campana) y aeroportuarias, en vinculación con los accesos viales y ferroviarios.
- Reestructurar los accesos ferroviarios de cargas al Área Metropolitana, definiendo los corredores troncales de acceso y su coordinación con la Red de Expresos Regionales.
- 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 otras terminales regionales del AMBA.
- Plataformas 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 “AMBA – Aeropuertos/Puertos”

Los aeropuertos y puertos en el AMBA constituyen nodos a escala nacional, regional y global. La modernización de estas plataformas y la optimización de las condiciones de movilidad de pasajeros y cargas que se trasladan a estas terminales estarán basadas en los siguientes lineamientos:

- Mejorar la accesibilidad con los aeropuertos desde el área central y los subcentros regionales, en particular fortaleciendo la conectividad por transporte público.
- Implementar servicios que aseguren a los pasajeros condiciones de regularidad, tiempo de viaje, capacidad y comodidades para el equipaje adecuadas para la vinculación entre el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza), el Aeroparque Jorge Newbery, el Aeropuerto El Palomar y al área fluvio-marítima de cruceros y lanchas en los puertos del AMBA.
- Mejorar la accesibilidad entre los aeropuertos, puertos y centros logísticos, para el transporte de cargas.

10. Movilidad no motorizada

En virtud del cambio de paradigma hacia una movilidad urbana sustentable es que los modos no motorizados pasan a tener un valor relevante en la planificación del transporte en el marco de una propuesta de jerarquización vial.

De allí que se pueden generar proyectos tanto para la movilidad peatonal como para la bicicleta, que puedan aportar al ordenamiento de las subcentralidades metropolitanas, interactuando con otros modos de transporte y generando mayor conectividad polimodal y seguridad.

Se proyectarán áreas peatonales que implementen o mejoren la accesibilidad de personas con movilidad reducida, tanto en los centros de trasbordo como en la metrópolis en general, aportando soluciones específicas a este problema.

Así, se ejecutarán proyectos de áreas peatonales o zonas de bajo tránsito en donde el peatón se priorice conjuntamente con redes de ciclovías que otorguen una infraestructura segura para el ciclista, conectando puntos atractores de viajes que promuevan la diversificación del modo tanto para viajes hogar - trabajo, como para trayectos que se encuentren aún sin conectividad suficiente.

Para fomentar la intermodalidad se implementarán guarderías tanto en las estaciones del ferrocarril, metrobus o centros de transbordo.

11. Desarrollo de medios para la planificación del sistema en el corto, mediano y largo plazo.

Desarrollo de recursos humanos y materiales para optimizar inversiones y mejorar la capacidad de la planificación, formulación, gestión y evaluación de políticas:

- Herramientas analíticas e instrumentos de relevamiento y gestión de los datos.
- Modelos de planificación del transporte urbano.
- Información confiable y completa, observatorios de transporte y redes basadas en IDE.
- Estudios, tanto permanentes como periódicos, de investigación y desarrollo a través de análisis cuantitativos y cualitativos sobre temas estratégicos de transporte y movilidad.
- Formación de recursos humanos y desarrollo de actividades de intercambio de experiencias nacionales e internacionales, con énfasis en las innovaciones tecnológicas aplicadas al transporte.

4

Listado Preliminar de Proyectos

En proceso de desarrollo y análisis de acuerdo al capítulo 3

1. PROYECTOS TRANSPORTE PÚBLICO

1.1 Proyectos en el marco de la Red de Expresos Regionales (RER) y de la modernización y potenciación ferroviaria

1.1.1 Viaductos y Pasos a distinto Nivel

1.1.1.a Viaducto San Martín (Etapas I y II)

1.1.1.b Viaducto Mitre

1.1.1.c Viaducto Belgrano Sur (Etapas I y II)

1.1.1.d Pasos a distinto Nivel

1.1.2 Eliminación de las interferencias ferroviarias de la traza del Ferrocarril Sarmiento

1.1.3 Infraestructura troncal RER (túneles y nuevas estaciones subterráneas y en superficie) en el Área Central

1.1.3.a Enlace Roca-San Martín

1.1.3.b Enlace Sarmiento-Mitre (Etapas I y II)

1.1.3.c Enlace Belgrano Sur-Norte

1.1.4 Electrificación del Sistema

1.1.4.a Línea Roca

1.1.4.b Línea San Martín

1.1.4.c Línea Belgrano Sur

1.1.4.d Línea Belgrano Norte

1.1.4.e Potenciación y modernización de Líneas Mitre y Sarmiento

1.1.5 Nuevo Material Rodante

1.2 Red de Subtes y Premetro

1.2.1 Ley 670 y proyectos de expansión (Línea F Etapa I subordinada a RER)

1.2.2 Estaciones

1.2.3 Material Rodante

1.2.4 Vías y señales (ATS)

1.2.5 Estaciones Intermodales

1.3 Autotransporte Público de Pasajeros (APP)

1.3.1 Metrobus

1.3.1.a Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Ejecutados: Av. Juan B. Justo, Av. 9 de Julio, Corredor Sur, Corredor

Norte/Etapa I: Av. Cabildo, Autopista 25 de mayo, Av. San Martín, Corredor

Norte/Etapa II: Av. Maipú, Corredor del Bajo/Etapa I: Avdas. Alem – Paseo Colón.

Proyecto: Av. Juan B. Alberdi, Corredor del Bajo/Etapa II.

Identificados: Autopista Perito Moreno, Avdas. del Libertador - Figueroa

Alcorta, Corredor Transversal, Av. Lugones, Autopista Dellepiane, Avenida Gral. Paz.

1.3.1.b Partido de La Matanza

Ejecutado: Ruta Nacional N°3

1.3.1.c Partido de Tres de Febrero

Ejecutado: Ruta Nacional N°8

1.3.1.d Partido de Morón

Ejecutado: Corredor Oeste

1.3.1.e Partido de San Martín

En ejecución: Ruta Nacional N°8

1.3.1.f Partido de Quilmes

En ejecución: Av. Calchaquí

1.3.1.g Partidos de Lomas de Zamora y Quilmes

En ejecución: Ruta Provincial N°49/ex Pasco

1.3.1.h Partidos de Lomas de Zamora, La Matanza y Esteban Echeverría

En ejecución: Ruta Provincial N°4 Tramos A/C/D

1.3.1.i Partidos de La Matanza, Almirante Brown, Quilmes y Florencio Varela

Identificados: Ruta Provincial N°4 Tramos B2 y F

1.3.1.j Partidos de La Matanza, Esteban Echeverría y Ezeiza

Identificado: Autopista Riccheri

1.3.1.k Partidos de Florencio Varela y Berazategui

Identificado: Av. Calchaquí

1.3.1.l Partido de Avellaneda

Identificado: Av. Mitre

1.3.1.m Partidos de Vicente López y San Isidro

Identificado: Corredor Norte/Etapa III

1.3.1.n Partido de Tres de Febrero

Identificado: Corredor Oeste/Etapa II

1.3.2 Carriles Preferenciales y Mejoras de Corredores del APP

Obras de pavimentación, adecuación de paradas y refugios en los Partidos del AMBA: 50 km. ejecutados

1.4 Movilidad No Motorizada

1.4.1 Ciclovías y bicisendas según red vial jerarquizada

1.4.1.a Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

Ejecutados: 200 km.

Proyecto: 50 km.

1.4.1.b Partido de Morón

Ejecutados: bicisenda Av. Hipólito Irigoyen 3,1 km.

1.4.1.c Partido de La Plata

Ejecutados: Diag.73, Colectora Antártida, Av.72, Av.137, Calle 12, bicisenda El Bosque 15,2 km.

En ejecución: Diags.73, 79 y 76, Av.53, Av.32 (Circunvalación) y Calles 11 y 8 10,45 km.

1.4.1.d Partido de San Miguel

En ejecución: bicisenda y ciclovía en Av. Santa Fe y Ruta 8. Conexión con FC. Urquiza 2 km.

1.4.1.e Partido de Florencio Varela

En ejecución: bicisenda convivencia paralela a Metrobus Av. General José de San Martín

Proyecto: ciclovía conexión con Estación de FC. Florencio Varela 2,5 km.

1.4.1.f Partido de Quilmes

Proyecto: bicisenda San Francisco Solano

1.4.1.g Partido de Vicente López

Proyecto: red de ciclovías y bicisendas urbanas

1.4.1.h Partido de Campana

Proyecto: red de ciclovías y bicisendas urbanas

1.4.1.i Partido de Tres de Febrero

Proyecto: TOD Estación SAENZ PEÑA, bicisenda conexión con la Ciudad de Buenos Aires

1.4.2 Peatonalidad

1.4.2.a Áreas centrales

1.4.2.b Áreas subcentrales

1.4.2.c Infraestructura propia para peatones (generalización veredas adecuadas)

1.5 Centros de Transbordo

- 1.5.1 Liniers
- 1.5.2 Flores
- 1.5.3 Chacarita
- 1.5.4 Sáenz Peña (proyecto TOD)
- 1.5.5 Campana
- 1.5.6 Gral. Rodríguez
- 1.5.7 San Francisco Solano

2. VIALIDAD

2.1 Ciudad de Buenos Aires

- 2.1.1 Paseo del Bajo
- 2.1.2 Adecuación Au. Illia

2.2 Área Metropolitana

- 2.2.1 Proyecto Extensión Autopista Camino del Buen Ayre
- 2.2.2 Autopista Arroyo Morón

3. CARGAS Y LOGÍSTICA

3.1 Red metropolitana logística

Articulación de redes locales de tránsito pesado para conformar una red a escala urbana y regional

3.2 Transporte Ferroviario de cargas

- 3.2.1 Nuevo acceso norte a Puerto Buenos Aires
- 3.2.2 Bitrocha Zarate-Pilar
- 3.2.3 Cuadruplicación de vías Pilar-Caseros
- 3.2.4 Refuncionalización playa de cargas Antepuerto Alianza.
- 3.2.5 Duplicación de vías Caseros-Haedo
- 3.2.6 Modificación empalme Mercedes
- 3.2.7 Modificación de la Terminal Ferroviaria Zarate del Ferrocarril Urquiza
- 3.2.8 Nueva terminal Ferroportuaria para Puerto Buenos Aires "Retiro Norte" (Saldías)

3.3 Nuevos Centros Logísticos

- 3.3.1 Nuevo Centro Logístico Multimodal Palomar
- 3.3.2 Nuevo Centro Logístico Multimodal Ezeiza

3.3.3 Nuevo Centro Logístico Multimodal Don Torcuato (Campo de Mayo)

3.3.4 Reconstrucción de la terminal ferroviaria del Mercado Central

4. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL ATM

4.1 Criterios Política Pública

4.1.1 Política Pública de Uso de Suelo Metropolitano

4.1.2 Desarrollo criterios priorización (impactos, calidad del aire, contaminación sonora, etc.)

4.1.3 Sistema institucional.

4.1.3.a Coordinación y Adecuación

4.1.3.b Concesiones

4.1.3.c Empresas Públicas y Privadas

4.1.4 Política Pública tarifaria

4.1.5 Política Pública de Estacionamiento.

4.1.6 Monitoreo de proyectos

4.1.7 Eficiencia funcional de redes

4.1.8 Relación oferta – demanda

4.1.9 Impactos ambientales (monitoreo de calidad del aire, sonora, etc.)

4.1.10 Ciudades Inteligentes

4.1.11 Eficiencia de la movilidad metropolitana

4.1.12 Innovación tecnológica

4.1.13 Movilidad energía eléctrica (Eficiencia Energética)

5. LEGAL*

Adecuación normativa de jurisdicciones participantes en ATM en concordancia con la Resolución 3 - E/2016 de la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

6. FINANCIAMIENTO*

Las jurisdicciones que integran la ATM se comprometen a la búsqueda de financiamiento para el proyecto RER, reconociéndolo como estratégico para la región.

7. CULTURA, EDUCACIÓN Y CONTROL (COMUNICACIÓN MASIVA)*

* puntos en desarrollo

5

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 refleja 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. La ATM pretende hacer un seguimiento del avance de las nuevas tecnologías para asesorar y coordinar a las jurisdicciones en los cambios que se irán dando en la materia.

El Plan Director de Transporte, expuesto en este documento, 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.

Lista de siglas y acrónimos

ADIF: Administración de infraestructura ferroviarias

AGP: Administración General de Puertos

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

ENMODO: Encuesta de Movilidad Domiciliaria

ENTRAPI: Encuesta en Transporte Privado

EPTRM: Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitano

GCBA: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

GPBA: Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

IDE: Infraestructura de Datos Espaciales

ITS: *Intelligent Transport System*

ORSNA: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

SBASE: Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado

SNA: Sistema Nacional de Aeropuertos

SOFSE: Operadora Ferroviaria

TOD: *Transit Oriented Development*

UPE: Unidad de Proyectos Especiales (GCBA)

Glosario

Accesibilidad: Puede considerarse desde dos perspectivas complementarias, una espacial y otra personal o social. Con relación a un lugar, el concepto alude a la calidad de las vinculaciones que le provee el sistema de transporte; su nivel describe la posición relativa de un sitio respecto de otros. Desde la perspectiva personal o social mide las oportunidades que tienen las personas, como potenciales usuarios del sistema de transporte, de utilizarlo para satisfacer su necesidad de movilidad.

La accesibilidad es una variable clave en el estudio de la demanda de transporte mediante modelos de simulación; representa el grado de vinculación de cada zona del área en estudio con las restantes y se mide, en general, considerando los costos y tiempos de viaje entre pares de zonas.

Accesibilidad espacial o territorial: Calidad de las vinculaciones que sirven a un determinado lugar. Concepto relativo; depende de la facilidad de acceso al lugar y del nivel de accesibilidad de otras zonas que compiten con ese lugar.

Accesibilidad personal/social: Oportunidades que tiene una persona (o un grupo social) para utilizar el sistema de transporte que sirve a un determinado lugar. Alude al grado de equidad con que provee movilidad un sistema o servicio de transporte. En tal sentido, medir la accesibilidad en términos de costos monetarios de los viajes -"asequibilidad"- requiere considerar que existe un "costo diferencial" entre distintos estratos socio-económicos.

Accesibilidad física: Concepto que alude a la incidencia de determinadas restricciones en la movilidad de las personas. Dichas restricciones afectan especialmente a las personas con capacidades diferentes y se presentan bajo la forma de barreras arquitectónicas en estaciones y terminales, barreras urbanísticas en espacios públicos, y características de diseño de los vehículos. Tienen particular incidencia en la accesibilidad física las restricciones que afectan la circulación peatonal, tales como la inadecuada asignación de tiempos de semáforos para el cruce de peatones. Inciden asimismo las condiciones de la señalización e información a los usuarios en las estaciones y centros de transbordo.

Actividades/Acciones: Empleo de recursos para lograr los objetivos. En general, comprenden acciones de regulación y proyectos de inversión, pero abarcan asimismo acciones operativas y actividades sustantivas de las estructuras de planeamiento y gestión del sistema.

AMBA: Es el Área o Región 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, se entiende a los fines del presente documento como el área de intervención política de la ATM, conformada en una primera instancia 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 y Zárate.

Área ambiental: Zona protegida de la circulación de tránsito ajeno a las actividades propias, en la cual las consideraciones sobre la calidad del ambiente priman sobre el paso de vehículos.

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

Atributos de un proyecto: Conjunto de características que permiten apreciar las cualidades más relevantes de un proyecto respecto del logro de determinados objetivos.

Bicisenda: Sector señalado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados no motorizados.

Calidad de un servicio de transporte: Capacidad de satisfacer una necesidad del usuario en el momento en que lo requiere. Aumenta cuando se aproximan entre sí lo que el usuario espera, lo que el operador y el estado proyectan, lo que el operador ofrece y lo que el usuario percibe como servicio.

Camino indulgente: Concepto aplicado al diseño de los bordes de un camino, que busca mitigar las consecuencias de los accidentes en caso de despistes. Incluye prever zona de

obstáculos, instalación de dispositivos de absorción de impacto y colocación de postes y columnas de señales o de alumbrado "colapsibles".

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/transferencia: Espacio físico de vinculación entre modos de transporte de pasajeros. Su diseño y características son relevantes para los viajes en etapas y en particular cuando comprende estaciones conjuntas que permiten intercambiar de un servicio a otro, del mismo o diferente modo.

Centro de transferencia de cargas: Espacio físico donde se transborda la carga entre modos de transporte y entre vehículos de un mismo modo. Cuentan con instalaciones y equipamientos para las operaciones de transferencia de mercaderías, depósitos de almacenaje, así como oficinas para los procedimientos de recepción y despacho y, en determinados casos, para trámites aduaneros.

Ciclovía: Sector de la calzada con separación física o señalización especial destinado a la circulación exclusiva de ciclorodados no motorizados.

Clasificación funcional de los modos: Según el tipo de actividad: modos de transporte de personas y transporte de bienes; según la naturaleza de los desplazamientos: urbanos; interurbanos, regionales, internacionales.

Complementación de la oferta: Ordenamiento de los distintos modos mediante intervenciones sobre la configuración de las redes, capacidades, itinerarios, frecuencias, modalidades de operación y tarifas. Tiene por objetivo aprovechar las ventajas relativas de cada modo en beneficio de la eficacia y eficiencia del sistema en su conjunto.

Conectividad territorial: En el campo de estudio de la geografía urbana o regional y el planeamiento territorial, designa un atributo de las vinculaciones (infraestructura y servicios de transporte) entre lugares y actividades de un territorio, descrito en términos de cantidad y capacidad de las conexiones (personas y vehículos que pueden canalizar). Es de uso relativamente reciente en el estudio del transporte, en el que suele confundirse con la idea de accesibilidad.

Conectividad – TIC: Capacidad de un dispositivo electrónico para vincularse a otro en forma autónoma (sin la necesidad de una computadora). Tiene relevancia creciente en el campo del

transporte, debido a los avances en materia de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) posibilitados por las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs).

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.

Coordinación entre modos: Concertación de los modos de transporte que operan en un área determinada. Tiene como pre-requisito la coordinación inter-institucional de los organismos y entidades que administran el sistema de transporte. En el caso de los modos públicos de transporte de personas presenta tres dimensiones: integración física, integración operacional e integración tarifaria.

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

Corredor troncal: Eje o conjunto de ejes de circulación principal en un sistema de transporte.

Corredor radial: Eje de circulación en dirección a un área central urbana o a un nodo de transferencia principal.

Correspondencia: En los modos guiados, transbordo entre líneas. Estación en la que es posible el transbordo entre líneas.

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.

Demanda: (según la economía de transporte): Cuantificación de la cantidad de transporte en determinadas condiciones y en determinado tiempo/oportunidad.

Densidad de red: Apreciación de la cobertura de una red transporte, considerando el espaciamiento entre las ramas que la componen y la relación entre superficie servida y área total de la región o ciudad. En el caso del transporte público, junto con la distancia entre estaciones o paradas, determina la facilidad de acceso de las personas al sistema.

Densidad de viajes: Medida relativa de la concentración de viajes en un componente de la infraestructura física de un sistema de transporte. Por ejemplo: número de viajes por estación o número de viajes en una línea o tramo, por unidad de superficie servida.

Derivación (de usuarios/pasajeros): Cambio del modo de transporte o del itinerario de viaje entre un origen y un destino dados, motivado por ahorros de costo, tiempo, u otras ventajas relativas debidas a una mejora implementada en el sistema.

Dispositivos de control de las operaciones: Elementos destinados al logro de una circulación eficiente y segura de los vehículos. Incluyen comunicaciones, control de espaciamiento, señalización, ayudas a la navegación, etc.

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 del Transporte de la Región Metropolitana. Estudio integral del transporte realizado en el período 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 tercera corona del AMBA.

Estándar ambiental: Máximo nivel aceptable de impacto ambiental. Puede medirse en términos de los distintos efectos negativos del transporte sobre el medio físico y social (accidentes, emisiones sonoras, contaminación del aire, demoras peatonales, vibraciones).

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

Estructura de red: Disposición ordenada de las ramas y nodos de una red de transporte.

En el caso urbano, cabe identificar tres tipos básicos de estructura de red: lineal, con dos subtipos -rectilínea y anular; radial; y en grilla o damero. En general, las redes urbanas poseen estructuras de carácter mixto, como resultado de combinaciones entre los tipos básicos en el proceso de evolución urbana.

En un sistema de transporte público multimodal, las redes de los subsistemas que lo conforman, intervenculadas mediante nodos de transferencia, configuran una red cuyos diversos componentes cumplen funciones diferenciadas y complementarias.

En el caso de la red de transporte público de un área metropolitana, la jerarquización supone distinguir los componentes de niveles jerárquicos inferiores, destinados a servir a movimientos de corta y media distancia, de los componentes de niveles superiores, aptos para los viajes de larga distancia -como los desplazamientos de centro-periferia, o de periferia a periferia. Los

niveles jerárquicos se definen considerando variables tales como: capacidad, distancia entre estaciones o paradas, y velocidad operacional. También se tiene en cuenta la estructura y densidad de cada red modal.

Estructura tarifaria: Relaciones entre el valor del boleto o flete, la distancia de transporte y la calidad del servicio (velocidad, seguridad, puntualidad, comodidad de los pasajeros).

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.

Etapabilidad: en un proyecto de transporte, designa la aptitud que le confiere un diseño compatible con la implementación -construcción y habilitación- en etapas. Busca compatibilizar el avance de las obras con la gradualidad de las inversiones, adelantar la puesta en servicio de partes del proyecto, y avanzar en su completamiento sin interferir la operación de los servicios de los tramos o sectores habilitados.

Gran Buenos Aires: es el territorio del AMBA excluyendo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Integración física de los modos: medidas de coordinación dirigidas a facilitar el uso combinado de los modos en las estaciones y centros de transbordo/transferencia, mediante intervenciones en las áreas y equipos destinados al movimiento y espera de pasajeros, venta de pasajes, información y orientación a los usuarios, e instalaciones complementarias para el movimiento y control de las cargas.

Integración operacional: medidas de coordinación de la operación en casos de uso compartido de la infraestructura por distintos modos. Se aplican en casos tales como el de un mismo tramo de vías utilizado por subterráneos y ferrocarriles, o sectores de la red vial en que circulan líneas de ómnibus de diferentes operadores.

Integración tarifaria del transporte público: medidas de coordinación dirigidas a concertar los niveles y estructuras tarifarias de los distintos modos, así como los sistemas de pago, de manera tal que coadyuve a la complementación entre modos y contemple adecuadamente los viajes con transbordo.

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

Intermodalidad: La noción de intermodalidad implica potenciar la complementariedad entre los modos de transporte. Pone el foco en el logro de un sistema jerárquico de vínculos y nodos

de transporte, configurando mediante las redes modales y adecuadas regulaciones una oferta eficiente de servicios.

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

Línea: Servicio regular de un modo de transporte que recorre un itinerario determinado.

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

Líneas circunferenciales: Recorridos anulares, de tipo orbital, que vinculan nodos o centros de actividad ubicados fuera de un área central e intersectan y alimentan las líneas radiales. Para el caso del AMBA aplica el concepto semi-circunferencial.

Líneas locales: Servicios de alcance local, y de conexión con las líneas radiales y circunferenciales.

Líneas radiales: vinculan la periferia regional con el área central.

Líneas R.E.R.: Servicios expresos de transporte público ferroviario metropolitano que recorren un itinerario determinado.

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: Ambito físico en que opera un determinado modo de transporte (terrestre, acuático -marítimo y fluvial-, aéreo-aeroespacial)

Meta: 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: Representación, mediante fórmulas matemáticas, de las acciones e interacciones de los elementos de un sistema de transporte. Permite efectuar pronósticos de demanda de viajes y estudiar y evaluar variantes de estrategias para satisfacer dicha demanda. En el modelo denominado "clásico" o de cuatro etapas, el proceso de simulación se efectúa mediante una serie de sub-modelos intervencionales: modelo de *generación de viajes* -

producción y atracción de viajes en cada una de las zonas del área en estudio; de *distribución de viajes* -entre pares de zonas; de *división de viajes* -partición de la demanda entre modos de transporte- y de *asignación de viajes* a las redes de los distintos modos. Cada uno de los sub-modelos y el modelo en su conjunto se calibran ajustando sus fórmulas hasta que reproducen aceptablemente las condiciones observadas en el funcionamiento del sistema actual.

Modo de transporte: forma de transporte definida por determinadas características tecnológicas y operacionales.

Modos guiados: En la clasificación de los modos de transporte según los grados de libertad de movimiento de sus vehículos, son aquellos que por tener guía física total poseen sólo un grado de libertad. Esta característica tecnológica permite la operación segura de formaciones con unidades múltiples -trenes- y por consiguiente lograr altos niveles de capacidad y velocidad comercial; a la vez, facilita la automatización.

Movilidad: término genérico empleado para aludir a la cantidad y características de los viajes de personas y bienes en un área determinada. Actualmente el término ha cobrado un significado que engloba los conceptos de transporte urbano y aspectos de la noción de accesibilidad.

Movilidad peatonal: concepto que contempla tanto los desplazamientos peatonales (menos de 700 metros) e incluye también los viajes a pie (que corresponden a más de 700 metros caminados)

Movilidad urbana sustentable: aquella que tiende a: minimizar el impacto del transporte sobre el ambiente reduciendo la contaminación atmosférica y sonora; promover un eficiente consumo energético de los modos de transporte; lograr un uso del espacio público donde el transporte minimice la ocupación de su superficie, priorizando la movilidad no motorizada (en bicicleta, peatonal) y el transporte público, contemplando el incremento de los espacios verdes y la forestación; beneficiar la salud de los ciudadanos; y ahorrar recursos económicos de los usuarios y operadores procurando un uso eficiente y autosuficiente de los mismos.

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 éstos entre orígenes y destinos, y la partición entre los distintos modos de transporte.

Nodo o interfaz: Como concepto general, punto de acceso a los vehículos de un modo de transporte, o de intercambio entre dos o más modos; abarca las nociones de parada, estación, puerto, aeropuerto, centro de transbordo/transferencia.

Objetivo general: Situación por alcanzar o mantener mediante el planeamiento. De los objetivos generales se derivan los objetivos particulares, las políticas y las actividades/acciones.

Objetivos particulares: Componentes de los objetivos generales. Pasos necesarios para cumplirlos.

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: Orientación que se establece para alcanzar un objetivo; define pautas que encuadran, dan coherencia y continuidad a las actividades dirigidas al logro de los objetivos.

Proyecto: 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.

Puerto: Ámbito acuático y terrestre, natural o artificial, e instalaciones fijas, destinadas y orientadas especialmente al flujo de mercancías, personas, información o a dar abrigo y seguridad a las embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.

Red: Conjunto ordenado de los nodos y ramas de un sistema o subsistema de transporte.

Red de Expresos Regionales (R.E.R.): Conjunto ordenado de líneas y servicios que conforman el componente del máximo nivel jerárquico de una red ferroviaria metropolitana, caracterizado por:

- el trazado de sus líneas (atraviesan el área central, enlazan terminales de líneas ferroviarias radiales en el centro regional);

- la disposición de su infraestructura (libre de cruces a nivel con la red vial, mayor distancia entre estaciones de las zonas periféricas); y
- la gran capacidad y rapidez de sus trenes (alta capacidad de carga de los coches, elevada velocidad de operación).

Red de transporte público urbano: Conjunto ordenado de las líneas de un sistema de transporte público urbano.

Red jerárquica de transporte público: Ordenamiento de los componentes de una red según criterios de categorización del carácter de los desplazamientos, los flujos de pasajeros, el modo de transporte y las condiciones de operación.

Red vial jerárquica: Ordenamiento de las vías según criterios de separación de los flujos de tránsito de acuerdo con las características de los desplazamientos, las condiciones de operación y los tipos de vehículos. Supone la diferenciación de las vías y adecuación de sus características de acuerdo a las funciones que desempeñan.

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

Ruptura de carga: Concepto del campo del transporte de cargas, empleado en particular en la logística y el transporte multimodal. Designa la descomposición (desconsolidado), total o parcial, de una unidad de carga, para su almacenaje o transbordo y distribución. Se emplea excepcionalmente en el transporte urbano de personas, como sinónimo de transbordo.

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

Servicio de transporte público: Servicios que tienen 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 urbano de oferta libre: Servicio que tiene por objeto 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.

Sistema de Transporte Inteligente (ITS): Expresión que designa la integración de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) con las infraestructuras, vehículos y usuarios de los sistemas de transporte. Tiene por finalidad optimizar la seguridad y eficiencia de las operaciones de transporte y la información de los usuarios.

Sistema de transporte: Conjunto de elementos inherentes al desarrollo de actividades de transporte. Sus componentes primarios son: la vía, la terminal o estación, la unidad de carga, la unidad propulsora, y los dispositivos de control de las operaciones.

Sistema de transporte público urbano: conjunto de infraestructura (vías, terminales, estaciones y paradas), material rodante (vehículos) y dispositivos de control de las operaciones (señalización, información a usuarios), que brinda movilidad a las personas en un área urbana mediante uno o más modos de transporte público.

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

TOD (*Transit Oriented Development*) o **DOT**: Desarrollo orientado al Transporte Público

Transporte público: Servicio de transporte que se ofrece a todas las personas por igual. Sus atributos son: continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Es competencia del Estado, que puede prestarlo por sí o encomendar su prestación a personas físicas o jurídicas de carácter privado.

Unidad de carga: Elemento (vehículo) utilizado para el acarreo o traslado de bienes (cargas) o personas (pasajeros).

Unidad propulsora: Elemento que moviliza a la unidad de carga o vehículo.

Vía: Elemento natural o artificial por el cual se desplazan las unidades de transporte.

Viaducto: Tramo de infraestructura vial o ferroviaria elevado respecto del nivel del terreno natural, destinado a eliminar interferencias entre flujos transversales vehiculares y peatonales, y a mitigar los efectos disruptivos de la infraestructura de transporte en un área urbana.

Viaje: Movimiento o desplazamiento de una persona o una carga -en un sentido- entre un punto de origen y otro de destino.

Viaje a pie: Son desplazamientos a pie considerados a partir de los 700 metros.

Anexo

Gobierno Nacional

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

MINISTERIO DE TRANSPORTE:

Es del caso señalar, que en función de la asunción de la nueva Gestión de Gobierno resultó necesario adecuar la organización Ministerial a los objetivos propuestos para cada área de gestión, jerarquizando y reorganizando funciones en los casos que se requiera, con el propósito de racionalizar y tornar más eficiente la gestión pública, creándose nuevos organismos y disponiéndose transferencias de competencias, en este marco, se sancionó el Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015, mediante el cual se sustituyeron el artículo 1º y el Título V de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto N° 438/92) y sus modificatorias, entre otras, incorporándose el MINISTERIO DE TRANSPORTE, a través del artículo 21.

Entre las competencias asignadas al nuevo Ministerio se estableció:

Asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros, en orden a sus competencias, en todo lo inherente al transporte aéreo, ferroviario, automotor, fluvial y marítimo, y, a la actividad vial.

En particular, tendrá a su cargo:

1. Entender en la determinación de los objetivos y políticas del área de su competencia.
2. Ejecutar los planes, programas y proyectos del área de su competencia elaborados conforme las directivas que imparta el PODER EJECUTIVO NACIONAL.
3. Ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia.
4. Intervenir en la elaboración de las estructuras arancelarias en las áreas de su competencia.
5. Intervenir en la elaboración de normas de definición de estándares industriales para los equipamientos en las áreas de su competencia.

6. Entender en la elaboración de normas de regulación de las licencias de servicios públicos del área de su competencia, otorgadas por el Estado Nacional o las provincias acogidas por convenios, a los regímenes federales en la materia.
7. Ejercer, en el ámbito de su competencia, facultades de contralor respecto de aquellos entes u organismos de control de las áreas privatizadas o dadas en concesión en el área de su competencia, así como también hacer cumplir los marcos regulatorios correspondientes, y entender en los regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las mismas.
8. Entender en la investigación y desarrollo tecnológico en las distintas áreas de su competencia.
9. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que los ejercicios de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.
10. Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte aéreo y terrestre, así como en su regulación y coordinación.
11. Entender en todo lo relacionado con el transporte internacional terrestre, fluvial, marítimo y aéreo.
12. Entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte.
13. Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte.
14. Entender en la ejecución de la política nacional de fletes.
15. Entender en la elaboración y ejecución de la política de transporte de carga reservada para la matrícula nacional.
16. Entender en la administración, coordinación y ejecución de las políticas y acciones que hacen al ejercicio de los derechos societarios correspondientes a las participaciones accionarias pertenecientes al ESTADO NACIONAL en las empresas de transporte.
17. Entender en la organización, dirección y fiscalización del registro de inscripción, fijación de capacidades y calificación de las empresas vinculadas al sector transporte.

18. Entender en la elaboración, aplicación y fiscalización del régimen de flotas de transporte, tanto terrestre como mercante, (fluvial, de cabotaje y ultramar) y aérea.

19. Entender en la coordinación de las tareas de las reparticiones, empresas nacionales o privadas que operan en todos los sistemas y modos de transporte, así como en el otorgamiento de las habilitaciones que correspondan y en su fiscalización o administración.

20. Entender en todo lo relacionado con la construcción, habilitación, administración y fiscalización de las infraestructuras correspondientes a los diversos modos de transporte, en particular los puertos y vías navegables.

21. Entender en la homologación de los acuerdos armatoriales y sus accesorios.

A fin de dar cumplimiento con las competencias conferidas, se sancionó el Decreto N° 8 de fecha 04 de enero de 2016, modificadorio del Decreto N° 357/2002, en virtud de la necesidad de reordenar las responsabilidades de dichas áreas. Requiriéndose establecer una nueva conformación organizativa de los niveles políticos del citado Ministerio, basados en criterios de racionalidad y eficiencia que posibiliten una rápida respuesta a las demandas de la sociedad.

Atento a lo cual, las Secretarías y Subsecretarías que dependerán directamente de la Unidad Ministro serán las que a continuación se detallan, describiéndose las funciones a cargo de cada una de ellas:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUBSECRETARIA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA:

-Asistir al Ministro de Transporte efectuando los trámites administrativos necesarios para la obtención y administración de los recursos humanos, materiales, equipamientos tecnológicos y de todo otro insumo necesario para el cumplimiento de los objetivos y metas del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

-Asistir al Ministro de Transporte en la formulación y programación de la ejecución presupuestaria, en la evaluación de su cumplimiento y en las modificaciones que se proyecten durante el ejercicio financiero.

-Coordinar el servicio jurídico, intervenir en todos los proyectos de leyes, decretos, decisiones administrativas, resoluciones o disposiciones que introduzcan o modifiquen normas vinculadas con la actividad sustantiva del Ministerio y supervisar el accionar de los servicios jurídicos pertenecientes a sus organismos descentralizados.

-Supervisar el desarrollo, implementación y mantenimiento de los sistemas informáticos y de comunicaciones y sus condiciones de seguridad.

-Coordinar el archivo de la documentación administrativa, determinando para cada trámite las unidades organizativas del Ministerio con responsabilidad primaria para entender en el tema respectivo.

-Coordinar en lo atinente a las cuestiones administrativas de las áreas que conforman el MINISTERIO DE TRANSPORTE las entidades descentralizadas dependientes del mismo.

-Coordinar la aplicación de políticas de recursos humanos, organización y sistemas administrativos, ordenar la realización de las investigaciones administrativas que involucren cuestiones disciplinarias dando lugar a la instrucción de las informaciones sumarias y sumarios administrativos correspondientes.

SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE:

-Entender en la elaboración, propuesta y ejecución de las políticas nacionales, planes y proyectos estratégicos en materia de transporte terrestre, aerocomercial, fluvial y marítimo, actividades portuarias y vías navegables, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.

-Entender en la elaboración, propuesta y ejecución de las políticas y planes de corto, mediano y largo plazo en materia de transporte internacional, y en la coordinación con los demás países, contemplando en especial la integración regional sudamericana.

-Intervenir en la elaboración e implementación de políticas y planes en materia de transporte de cargas y logística.

-Intervenir en todos los proyectos vinculados al transporte de pasajeros y de cargas en sus distintas modalidades, ya sea urbano, metropolitano, regional, nacional e internacional y su evaluación.

-Intervenir, en todo cuanto se vincula con la materia de su competencia, en los programas integrales de desarrollo regional promovidos por el Gobierno Nacional.

-Intervenir en la elaboración de políticas en materia de seguridad en el transporte.

-Integrar la Agencia de Transporte Metropolitano e intervenir respecto de la planificación y coordinación del transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires.

-Entender en las relaciones que se establezcan con otras jurisdicciones del Gobierno Nacional, Provincial y Municipal y Ciudad Autónoma de Buenos Aires en materia de movilidad urbana sustentable.

-Entender en el desarrollo de recursos técnicos y en el fortalecimiento de capacidades institucionales en materia de transporte.

-Entender en forma conjunta con el MINISTERIO DE TURISMO en la elaboración, ejecución y coordinación de la política nacional de navegación aerocomercial relacionada con el área del Turismo.

-Asistir al MINISTRO DE TRANSPORTE respecto de la interacción del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DE TRANSPORTE, la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL, la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, FERROCARRILES ARGENTINOS, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, la SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA S.E., BELGRANO CARGAS y la JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL con el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en lo que refiere a la planificación del transporte.

-Celebrar convenios con las Provincias, Municipios, Ciudad Autónoma de Buenos Aires y otras entidades para el desarrollo de programas y acciones en materia de su competencia.

-Supervisar la administración del inventario de proyectos de inversión asociados de transporte de cargas y logística.

SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD URBANA

OBJETIVOS

1. Coordinar y supervisar la elaboración y ejecución de las políticas públicas de movilidad urbana sustentable.
2. Intervenir en el análisis y evaluación de la distribución del financiamiento para proyectos de movilidad urbana sustentable.
3. Efectuar el seguimiento y análisis de la relación entre la Nación, las Provincias, los Municipios y la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES en materia de transporte y movilidad urbana sustentable para aquellas jurisdicciones que reciban apoyo para el desarrollo de proyectos en la materia.
4. Coordinar la evaluación del gasto en movilidad, colaborando en el diagnóstico y seguimiento permanente de su impacto sobre las condiciones de vida de la población, en materia de

movilidad urbana sustentable, tanto como para las áreas urbanas o metropolitanas, como para su entorno regional.

5. Desarrollar e instrumentar mecanismos de coordinación institucional, nacional y sectorial en la materia de su competencia, fomentando el desarrollo de proyectos de integración territorial.

6. Asistir al Secretario de Planificación de Transporte en la coordinación del Plan Nacional de Transporte, para la definición estratégica del financiamiento de los proyectos que se definan en las políticas de movilidad urbana sustentable.

7. Evaluar las prioridades en la gestión del financiamiento de la movilidad urbana sustentable, y coordinar las relaciones con las fuentes locales de financiamiento y con los Organismos Internacionales de Crédito, en coordinación con la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA.

8. Coordinar y supervisar los estudios y análisis referidos a la situación y necesidades de los procesos de transporte y distribución de cargas en ámbitos urbanos y regionales.

9. Intervenir en la elaboración de políticas y estrategias en materia de logística urbana y regional que promuevan la eficiencia y la sustentabilidad ambiental.

10. Intervenir en la promoción de la integración física y operacional de los sistemas de transportes urbanos y regionales compatibles con las estrategias a nivel nacional.

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE TRANSPORTE

OBJETIVOS

1. Intervenir en la formulación, seguimiento y actualización del Plan Nacional de Transporte, incluyendo políticas y estrategias para la totalidad de los modos que conforman el sistema de transporte.

2. Asistir al Secretario de Planificación de Transporte en la propuesta de los Planes Nacionales para cada modo de transporte, su evaluación y revisión.

3. Intervenir en la elaboración e implementación de metodologías para el análisis y evaluación de los sistemas de transporte.

4. Asistir al Secretario de Planificación de Transporte en las relaciones que se establezcan con otras jurisdicciones del Gobierno Nacional, Provincias, Municipios y CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en materia de planificación de transporte.

5. Asistir a la Agencia de Transporte Metropolitano en materia de planificación y coordinación del sistema de transporte metropolitano.
6. Intervenir en las propuestas de lineamientos estratégicos para el Sub Sector de Cargas y Logística, contemplando el transporte nacional e internacional, terrestre, aéreo, fluvial, marítimo y por ductos, así como con las actividades colaterales relevantes.
7. Supervisar la administración del inventario de proyectos de inversión asociados al Transporte de Cargas y Logística.
8. Intervenir en el planeamiento, estructuración, regulación, programación y coordinación de los sistemas de transporte interurbano e internacional de pasajeros.
9. Intervenir en la realización de los estudios y acciones que tiendan al perfeccionamiento del sistema de transporte de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional, particularmente la coordinación intermodal.
10. Supervisar la coordinación de las acciones con las autoridades de otras jurisdicciones tendientes a la eficiente competencia entre servicios de distintas jurisdicciones.

SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE:

- Entender en la gestión de los modos de transporte nacional, bajo las modalidades, terrestre, fluvial, marítimo, y actividades portuarias y de las vías navegables.
- Entender en el funcionamiento de un sistema integrado de transporte elaborando las medidas y coordinar las acciones que permitan el desarrollo de los modos terrestre, fluvial y marítimo, así como del transporte multimodal, de conformidad con la legislación y la normativa vigente.
- Intervenir en la definición de las estrategias regulatorias del transporte terrestre, fluvial y marítimo y actividades portuarias y de las vías navegables para la gestión y control de la provisión y operación de dichas modalidades de transporte.
- Supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos vinculados al área de su competencia.
- Intervenir en lo vinculado con regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas del transporte terrestre, fluvial, ferroviario y marítimo en coordinación con las áreas competentes.
- Intervenir en las reuniones de consulta, reuniones técnicas o negociaciones con autoridades del transporte de los demás países, necesarias para la elaboración de los instrumentos de regulación del transporte con los mismos.

- Participar en la gestión para la obtención de cooperación técnica y financiera internacional con miras al cumplimiento de objetivos y políticas del Ministerio.
- Participar en reuniones convocadas por Organismos Internacionales para el tratamiento de temas vinculados de su competencia.
- Supervisar el accionar y funcionamiento de las empresas de transporte en cuyo capital social el ESTADO NACIONAL tiene participación accionaria.
- Participar en el ámbito de su competencia, a solicitud de la jurisdicción responsable, en todo lo atinente al FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley N° 24.855.
- Intervenir en la celebración de convenios con las Provincias, Municipios y Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y/u otras entidades para el desarrollo e implementación de los programas y acciones en el área de su competencia.
- Intervenir en la ejecución de los planes, programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias al transporte y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).
- Entender en el funcionamiento del Registro de Operadores de Transporte Multimodal.
- Intervenir en la propuesta del Plan Nacional de Transporte, incluyendo automotor, fluvial, marítimo y ferroviario, en el ámbito de su competencia.
- Intervenir en la elaboración de los pliegos de bases y condiciones de procesos para el otorgamiento de concesiones permisos y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique prestación de servicio de transporte.
- Intervenir en el diseño elaboración y propuesta de la política regulatoria legal del sistema de transporte nacional bajo sus distintas modalidades.
- Intervenir en la propuesta de los Planes Nacionales para cada modo de transporte, su evaluación y revisión.
- Asistir al Ministro de Transporte en la articulación de las relaciones que se establezcan con otras Jurisdicciones del Gobierno Nacional, Provincial, Municipal y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Participar en la Agencia de Transporte Metropolitano en materia de planificación, programación, coordinación, financiamiento y de gestión administrativa y económica.

-Asistir al MINISTRO DE TRANSPORTE respecto de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DE TRANSPORTE, FERROCARRILES ARGENTINOS, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, la SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA SE, BELGRANO CARGAS con el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en lo que refiere a la gestión del transporte.

SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE

OBJETIVOS:

1. Intervenir en la propuesta de diseño de la política presupuestaria de la Jurisdicción.
2. Participar en la propuesta del Plan Nacional de Transporte, incluyendo aéreo, automotor, fluvial, marítimo y ferroviario, su evaluación y revisión.
3. Supervisar el control y fiscalización de las compensaciones tarifarias relacionadas con los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos.
4. Intervenir en las gestiones atinentes a compensaciones tarifarias al transporte y cualquier tipo de pago y/o erogaciones en cumplimiento de proyectos, obras, programas, planes y acciones con intervención de la Secretaria de Gestión de Transporte.
5. Intervenir en la gestión económica y financiera de las erogaciones, autorizaciones de pago y/o compensaciones financiadas con Fondos Fiduciarios.
6. Intervenir en la ejecución de los planes, programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias al transporte y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO

OBJETIVOS:

1. Asistir a la Secretaría de Gestión de Transporte en todos los aspectos vinculados al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros.
2. Asistir en la definición de las estrategias regulatorias del transporte ferroviario.
3. Intervenir en la elaboración ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros.
4. Asistir en la elaboración y propuesta de políticas de explotación de los servicios de transporte ferroviario.

5. Participar en la planificación y estructuración del transporte ferroviario en el Área Metropolitana de BUENOS AIRES.
6. Participar en la elaboración de los pliegos de bases y condiciones para llamados a concurso y/o licitaciones, así como también intervenir en los procesos licitatorios para el otorgamiento de concesiones o contrataciones que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas al área de su competencia.
7. Participar de las reuniones de consulta, reuniones técnicas o negociaciones con autoridades de transporte ferroviario, provinciales o de otros países.
8. Asistir en la supervisión del accionar y funcionamiento de las empresas de transporte ferroviario, de carga y de pasajeros en cuyo capital social el ESTADO NACIONAL tiene participación accionaria.
9. Participar en el ámbito de su competencia, a solicitud de la jurisdicción responsable, en todo lo atinente al FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley Nº 24.855.
10. Asistir en los aspectos operativos de las concesiones ferroviarias referidos al ordenamiento y circulación.
11. Asistir a los organismos encargados del accionar y funcionamiento del transporte ferroviario en la implementación de políticas y buenas prácticas.
12. Difundir, coordinar y asistir a los organismos encargados del accionar y funcionamiento del transporte ferroviario en la implementación de estrategias regulatorias.
13. Difundir los planes y programas entre los distintos actores del sistema.
14. Analizar y proponer la implementación de nuevas tecnologías, en el ámbito de su competencia.

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

OBJETIVOS:

1. Intervenir en la elaboración, ejecución y evaluación de las políticas, planes y programas referidos al transporte automotor, de carga y de pasajeros, nacional e internacional.
2. Coordinar estudios para la actualización de los seguros y régimen tarifario en el ámbito de su competencia.

3. Intervenir en la elaboración de la normativa vigente en lo referente a modalidades operativas, aptitud técnica de equipos y personal de conducción en el ámbito de su competencia.
4. Elaborar y proponer políticas sobre permisos y/o concesión de explotación de los servicios de transporte automotor de pasajeros y de carga.
5. Intervenir en la planificación y estructuración del transporte en el transporte urbano e Interurbano de jurisdicción nacional.
6. Participar en la elaboración de los pliegos de bases y condiciones para llamados a concurso y/o licitaciones, así como también, intervenir en los procesos licitatorios, para el otorgamiento de concesiones o contrataciones que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas al área de su competencia.
7. Participar de las reuniones de consulta, reuniones técnicas o negociaciones con autoridades de transporte automotor, provinciales o de otros países.

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE

OBJETIVOS:

1. Ejercer las responsabilidades y funciones correspondientes a la Autoridad de Aplicación de la Ley Nº 24093.
2. Impulsar y fomentar la marina mercante nacional.
3. Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas y planes referidos al transporte fluvial y marítimo.
4. Coordinar las políticas sobre concesiones de puertos, servicios portuarios y mantenimiento de vías navegables, y efectuar la evaluación de su impacto económico.
5. Supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte fluvial y marítimo y los vinculados a ellos que se desarrollen en el ámbito de su competencia.
6. Participar en las tareas de supervisión respecto del funcionamiento de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.
7. Coordinar los estudios para la actualización de la normativa vigente en lo referente a modalidades operativas, aptitud técnica de equipos, seguros, régimen tarifario, capacitación y titulación del personal y toda otra normativa vinculada a las acciones de su competencia.

8. Elaborar los pliegos de bases y condiciones para llamados a concurso y/o licitaciones, así como también intervenir en los procesos licitatorios, para el otorgamiento de concesiones o contrataciones que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas al área de su competencia.

9. Participar en tratativas y acuerdos internacionales referentes al ámbito de su competencia.

10. Asistir en el contralor respecto de aquellos entes u organismos de control de las áreas públicas privatizadas o concesionadas de competencia de la Subsecretaria, cuando tengan una vinculación funcional con la misma.

11. Participar, en el ámbito de su competencia, en la gestión y obtención de cooperación técnica y financiera internacional, que países y organismos internacionales ofrezcan para el cumplimiento de sus objetivos.

12. Participar en el ámbito de su competencia, a solicitud de la jurisdicción responsable en todo lo atinente al FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley N° 24.855.

13. Dirigir y coordinar el funcionamiento de la COMISIÓN DE COORDINACIÓN INTERJURISDICCIONAL DEL PROGRAMA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ.

14. Participar de las actividades que sean desarrolladas por todo ente internacional, creado o a crearse, que entienda sobre cuestiones dentro de su ámbito de competencia.

Que por el Decreto N° 223 del 19 de enero de 2016 se sustituyó el inciso 29 del artículo 16 de la citada Ley de Ministerios, facultándose al Jefe de Gabinete de Ministros a aprobar las estructuras organizativas de ministerios correspondientes al primer nivel operativo.

Que el 21 de marzo de 2016, en uso de las facultades conferidas en el artículo 100 de la Constitución Nacional, el Jefe de Gabinete de Ministros sancionó la Decisión Administrativa 212/2016, por medio de la cual se aprobó la estructura organizativa y establecer las unidades organizativas de primer nivel operativo y sus respectivas responsabilidades primarias y acciones.

Que en el artículo 2° de la precitada Decisión Administrativa se dispuso: "Apruébase la estructura organizativa de primer nivel operativo de la UNIDAD MINISTRO, la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, y la SECRETARÍA DE OBRAS DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, de acuerdo con los Organigramas, y Responsabilidad Primaria y Acciones que como Anexos la, lb, Ic, Id, le y II, forman parte integrante de la presente Decisión Administrativa".

Que conforme surge del Anexo IC; dentro de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, se creó la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE, cuya responsabilidad primaria será la de:

Asistir al Secretario de Gestión de Transporte en la formulación, diseño, seguimiento y revisión de la política regulatoria legal del sistema de transporte nacional bajo las modalidades terrestre, fluvial, marítimo, de actividades portuarias y de vías navegables, y en la celebración de convenios, acuerdos, contratos y demás instrumentos jurídicos en los que deba intervenir.

Asimismo, la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE llevara a cabo las siguientes acciones a fin de dar cumplimiento con los objetivos de la Secretaria de Gestión de Transporte:

1. Asistir en los aspectos técnicos y legales de la gestión del transporte, elaborando anteproyectos y proyectos de los actos administrativos necesarios para establecer los principios y criterios del diseño regulatorio legal aplicable al sistema de transporte y los marcos regulatorios de las distintas modalidades.
2. Colaborar en la elaboración de los pliegos de bases y condiciones de procedimientos para el otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones y/o cualquier otro tipo de figura jurídica que implique la prestación de servicios de transporte.
3. Implementar acciones coordinadas de apoyo en la gestión administrativa, de registros, sistematización de datos y aprovechamiento racional de los recursos de todas las unidades orgánicas que se encuentran en la órbita de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, en coordinación con las áreas competentes.
4. Intervenir en las consultas y efectuar los informes técnicos que demande la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE.
5. Colaborar en la elaboración de las normas para la ejecución de los planes, programas y proyectos relacionados con las compensaciones tarifarias al transporte y el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), en forma coordinada con la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE.
6. Intervenir en la creación de las agencias metropolitanas de transporte y asesorarlas en el diseño de su régimen jurídico.
7. Asesorar al SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE en la elaboración, diseño y aplicación de los regímenes de trabajo portuario, marítimo, fluvial, ferroviario, y automotor, en

colaboración con las áreas competentes del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL.

8. Coordinar acciones con las áreas competentes para el diseño del régimen jurídico de las aguas de los ríos interprovinciales y sus afluentes, en el uso de vías e infraestructura pública.

9. Asistir en la elaboración de la propuesta de diseño de la política presupuestaria y en la confección del anteproyecto de presupuesto de la Secretaría.

Participar en toda actuación con contenido presupuestario-financiero en cumplimiento de proyectos, obras, programas, planes y acciones de la Secretaría.

SECRETARÍA DE OBRAS DE TRANSPORTE:

-Entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en todas las materias relacionadas con obras de infraestructura vial, y coordinar los planes y programas relativos a dichas obras a nivel nacional, regional, provincial, municipal y Ciudad Autónoma de Buenos Aires que correspondan a la Jurisdicción.

-Entender en la aprobación de los pliegos de bases y condiciones para los llamados a concurso y/o licitaciones, como también en los procesos licitatorios o contrataciones directas que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas área de su competencia.

-Coordinar y planificar la ejecución de obras públicas de transporte con las diferentes regiones, provincias, municipios y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

-Coordinar e intervenir en la relación entre las distintas áreas dependientes del MINISTERIO DE TRANSPORTE, entes desconcentrados y descentralizados y Empresas del Estado en todo lo relacionado con obras de infraestructura de su competencia.

-Diseñar un sistema de información geográfica de las obras públicas de su competencia, consideradas en los planes estratégicos sectoriales y globales.

-Diseñar y proponer un sistema de control de los proyectos de su competencia.

-Intervenir en la gestión y la obtención de cooperación técnica y financiera para el cumplimiento de los objetivos y políticas del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

-Entender en el ámbito de su competencia, en las actividades administrativas vinculadas a la gestión contable, financiera o de otra índole que se tramite ante los Organismos Internacionales de Crédito.

-Entender en la ejecución de los programas nacionales de obra pública con financiamiento externo.

-Participar en el ámbito de su competencia, a solicitud de la jurisdicción responsable, en todo lo atinente al FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley Nº 24.855.

-Entender en el seguimiento de los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional con las diferentes agencias y organismos internacionales en cuanto a la debida ejecución de los programas y proyectos del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

-Evaluar la oportunidad y conveniencia del desarrollo y gestión de nuevos programas y proyectos a ejecutar con financiamiento externo, como así también efectuar el monitoreo de la gestión presupuestaria del financiamiento, tanto en lo referido al crédito externo como a las contrapartidas locales.

-Diseñar un sistema integrado de seguimiento y evaluación de resultados e impacto de la ejecución de los programas y proyectos con financiamiento externo, que contemple los procesos involucrados, así como las reprogramaciones que se puedan requerir, articulando su actividad con las áreas competentes de la Secretaría.

-Entender en la inspección, administración y seguimiento de las obras de infraestructura de transporte realizadas en la órbita del Ministerio y sus organismos descentralizados.

-Ejecutar Obras Públicas de integración físico-territorial con el resto de América del Sur, en coordinación con las áreas competentes en la materia.

-Entender en el control de gestión de las obras de infraestructura realizadas en la órbita del Ministerio, sus organismos descentralizados y Empresas del Estado.

-Celebrar convenios con las Provincias, Municipios y Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y/u otras entidades para el desarrollo e implementación de los programas y acciones en el área de su competencia.

-Intervenir en la legislación, reglamentación y fiscalización de los sistemas de reajuste del costo de las obras públicas o de saldos de deudas a cargo de la Administración Nacional.

UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA:

-Establecer la planificación de la Auditoría Interna de la Jurisdicción, conforme a las normas generales de Control Interno y de Auditoría Interna Gubernamental.

- Elaborar el Plan Anual de la Auditoría Interna.
- Evaluar el cumplimiento de las políticas, planes y procedimientos determinados por la autoridad superior.
- Asesorar en la determinación de las normas y procedimientos propios del Sistema de Control Interno.
- Tomar conocimiento integral de los actos y evaluar aquellos de significativa trascendencia económica.
- Verificar si en las erogaciones e ingresos de la Jurisdicción, se cumplen los principios contables y niveles presupuestarios de acuerdo a la normativa legal vigente.
- Constatar la confiabilidad de los antecedentes utilizados en la elaboración de los informes y/o estados informativos contables.
- Precisar la exactitud del registro de los activos y las medidas de resguardo adoptadas para su protección.
- Emitir opinión, en el ámbito de su competencia, en todo estado informativo contable emitido por las unidades ejecutoras.
- Producir informes periódicos sobre las auditorías desarrolladas y otros controles practicados.
- Comunicar a las autoridades superiores y a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN los desvíos que se detecten con las observaciones y recomendaciones que se formulen.
- Efectuar el seguimiento de las recomendaciones y observaciones realizadas.
- Informar sobre los temas que la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN requiera en lo atinente al desarrollo de sus actividades.
- Examinar y evaluar la información relativa al impacto de las políticas públicas, producida por los responsables de cada uno de los programas y proyectos.
- Evaluar el cumplimiento del Plan Anual de la Auditoría Interna.
- Elaborar y mantener actualizada la evaluación de riesgos de auditoría de la Jurisdicción.