

**CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA MUNICIPALIDAD DE VILLA GENERAL  
BELGRANO- CÓRDOBA**

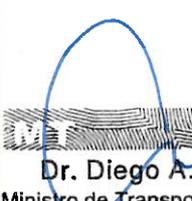
**Objeto: "Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)" - "Implantación de la Nueva Terminal de Ómnibus de la Municipalidad de Villa General Belgrano, Córdoba"**

El **ESTADO NACIONAL**, a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE, representado en este acto por el señor Ministro de Transporte, **Diego Alberto GIULIANO**, con domicilio legal en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250, piso 12, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, el "MINISTERIO"), por una parte, y la **MUNICIPALIDAD DE VILLA GENERAL BELGRANO**, Provincia de Córdoba, representado en este acto por el señor Intendente **Oscar Alberto SANTARELLI**, con domicilio legal en Avenida San Martín 43, Villa General Belgrano, Provincia de Córdoba, por la otra (en adelante, la "JURISDICCIÓN"; y, conjuntamente con el MINISTERIO, las "PARTES"), acuerdan celebrar el presente Convenio de Asistencia Técnica, Económica y Financiera (en adelante, el "CONVENIO") a cuyo efecto manifiestan:

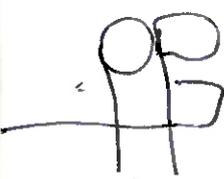
Que por la Ley N° 27.514 se declaró de interés público nacional y como objetivo de la REPÚBLICA ARGENTINA la política de seguridad en el transporte, cuyo fin es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional.

Que por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) se establece que le compete al MINISTERIO todo lo inherente al transporte automotor, fluvial y marítimo y, en particular, entender en la determinación de los objetivos y políticas del transporte, ejecutar planes, programas y proyectos del área de su competencia y entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte, ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia y entender en la política nacional de transporte terrestre, fluvial y marítimo, así como en su regulación y coordinación.

Que, asimismo, la mencionada Ley N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) establece que, en dicho ámbito material, son funciones del MINISTERIO DE TRANSPORTE realizar, promover y auspiciar las investigaciones científico-tecnológicas así como el asesoramiento y asistencia técnica conforme las pautas que fije el PODER EJECUTIVO NACIONAL; e intervenir en las acciones tendientes a lograr la efectiva integración regional del territorio, conforme las pautas que determine la política nacional de ordenamiento territorial.

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

Que, conforme el artículo 75, incisos 8, 18, 19 y 32, de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, por la Ley N° 27.591, se aprobó el Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021, creándose el Programa 68 "Formulación y Ejecución de Políticas de Movilidad Integral de Transporte", con su correspondiente partida presupuestaria, cuyas líneas de acción forman parte de los objetivos del "Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)".



Que, conforme el artículo 100, incisos 1, 2 y 7, de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y el artículo 30 de la Ley de Administración Financiera y de Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156, por el Anexo I de la Decisión Administrativa N° 4 del 15 de enero de 2021 se distribuyó el presupuesto aprobado por la Ley N° 27.591 y se determinó que el Programa 68 (Formulación y ejecución de políticas de movilidad de transporte) pretende resolver los problemas que son producto de la concentración urbana, como lo son el aumento de tiempos de desplazamientos, costos y los niveles de congestión, la inseguridad en las paradas de buses, la obsolescencia y el deterioro en terminales de buses de media y larga distancia, la inseguridad vial producto de circulación de vehículos pesados en zonas urbanas y el deterioro de la infraestructura por la falta de mantenimiento; y promover la conectividad de las ciudades del Interior del país, que hoy en día cuentan con servicios de transporte público de baja calidad y que o pueden ser sostenibles económicamente en el tiempo.

Que por el Decreto N° 882 del 23 de diciembre de 2021 se establece que, a partir del 1° de enero de 2022 rigen, en virtud de lo establecido por el artículo 27 de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificatorias, las disposiciones de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021 N° 27.591, sus normas modificatorias y complementarias.

Que por la Decisión Administrativa N° 4 del 5 de enero de 2022 se estableció que durante la vigencia de la prórroga del presupuesto se mantendrán las disposiciones establecidas en la Decisión Administrativa N° 4 del 15 de enero de 2021.

Que por la Resolución N° 232 del 15 de julio de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se creó el "Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)" a los fines de brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, cuyo objetivo principal, entre otros, es el de definir políticas públicas atinentes a nodos de transporte o puntos estratégicos, a fin de garantizar la prestación de los servicios y la protección de los usuarios con mayor calidad, seguridad y eficiencia, con una red de transporte público frecuente, rápido y accesible (en adelante, el "PROGRAMA"), que como ANEXO I integra el presente CONVENIO.

Que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL es la autoridad de aplicación del PROGRAMA (en adelante, la "AUTORIDAD DE APLICACIÓN"); y, en atención a la responsabilidad primaria y acciones asignadas por la Decisión Administrativa N° 1740 del 22 de septiembre de 2020, resulta conveniente que el MINISTERIO ejecute algunas de las acciones

atinentes a la ejecución del CONVENIO a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE (en adelante el "ÓRGANO RESPONSABLE").

Que por la Resolución N° 260 del 31 de julio de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, modificada por la Resolución N° 270 del 10 de agosto de 2021 del mismo MINISTERIO, se aprobaron los lineamientos conceptuales para el desarrollo de

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



los proyectos en el marco del PROGRAMA (en adelante los "LINEAMIENTOS"), que como ANEXO II integran el presente CONVENIO.

Que la JURISDICCIÓN solicitó la asistencia técnica, económica y financiera del MINISTERIO para la implementación del PROGRAMA.

Que en atención a que el objeto del presente convenio radica en la asistencia técnica, económica y financiera, y que esta última conlleva la obligación de rendición de cuentas por parte de la JURISDICCIÓN, se deberá cumplir lo previsto en los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019 y el reglamento de rendición de cuentas aplicable del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que por la Resolución N° 257 del 11 de noviembre de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se aprobó el Reglamento General del Ministerio de Transporte para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a las provincias, municipios y/u otros entes (IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR) (en adelante, el "REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS").

Que, en consecuencia, las PARTES acuerdan celebrar el presente CONVENIO según las siguientes cláusulas:

#### **CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO**

El objeto del presente CONVENIO es brindar asistencia técnica, económica y financiera a la JURISDICCIÓN para la ejecución del proyecto "IMPLANTACIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE ÓMNIBUS DE LA MUNICIPALIDAD DE VILLA GENERAL BELGRANO-CÓRDOBA", identificado como IF-2022-122995798-APN-DNDOT#MTR (en adelante, el "PROYECTO"), cuyo plazo de finalización es de DOCE (12) meses, con el objetivo de garantizar y/o mejorar la prestación de los servicios de transporte afectados y la protección de los usuarios.

#### **CLÁUSULA SEGUNDA: FINANCIAMIENTO**

El MINISTERIO aportará a la JURISDICCIÓN hasta un monto máximo de PESOS SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS DOS MIL CIENTO DOCE CON OCHENTA Y DOS CENTAVOS (\$664.802.112,82) para la ejecución del PROYECTO.

El monto asignado se destinará exclusivamente para la financiación del PROYECTO según la disponibilidad presupuestaria del MINISTERIO, quedando a riesgo de la JURISDICCIÓN la posibilidad de asumir con fondos propios lo que exceda del monto máximo previsto derivado de posibles ampliaciones de obra, adicionales de obras y/o redeterminaciones de precios.

La ejecución del PROYECTO deberá realizarse de conformidad con los LINEAMIENTOS.

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

  
7

Los fondos correspondientes al presente CONVENIO serán transferidos por el MINISTERIO a la JURISDICCIÓN para la ejecución del PROYECTO, de conformidad con la disponibilidad presupuestaria del MINISTERIO, con sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas en las CLÁUSULAS TERCERA, CUARTA, QUINTA y NOVENA del presente CONVENIO. Durante el ejercicio presupuestario 2022 se transferirá hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del monto asignado en la presente CLÁUSULA, y el porcentaje restante durante el ejercicio presupuestario 2023, en un todo de acuerdo al saldo de crédito disponible por el MINISTERIO.

### **CLÁUSULA TERCERA: ASIGNACIÓN DE FONDOS**

Los fondos se transferirán de la siguiente manera:

1. Un primer desembolso equivalente al CINCUENTA POR CIENTO (50%) del monto total previsto en la CLÁUSULA SEGUNDA contra la suscripción del presente CONVENIO y el cumplimiento de lo establecido en la CLÁUSULA CUARTA de este CONVENIO.
2. Un segundo desembolso equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total previsto en la CLÁUSULA SEGUNDA del presente CONVENIO, contra la presentación y aprobación de la rendición de cuentas parcial, que avale el cumplimiento de la ejecución del PROYECTO correspondiente al primer desembolso y el cumplimiento de lo establecido en la CLÁUSULA CUARTA de este CONVENIO.
3. Un tercer desembolso equivalente al VEINTE POR CIENTO (20%) del monto total previsto en la CLÁUSULA SEGUNDA del presente CONVENIO, contra la presentación y aprobación de la rendición de cuentas, que avale el cumplimiento de la ejecución del PROYECTO correspondiente al segundo desembolso y el cumplimiento de lo establecido en la CLÁUSULA CUARTA de este CONVENIO.

### **CLÁUSULA CUARTA: MODALIDAD DE LAS TRANSFERENCIAS**

Las transferencias estarán sujetas al cumplimiento de los requisitos que a continuación se detallan:

Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte de la Nación

#### **1. Para la primera transferencia:**

- a. Nota de solicitud presentada por la JURISDICCIÓN, suscripta por la Autoridad Superior.
- b. Copia certificada del acto de adjudicación y/o de contratación por la JURISDICCIÓN con su correspondiente informe técnico, suscripto por autoridad competente.



- c. Apertura de la cuenta bancaria específica de acuerdo con la CLÁUSULA OCTAVA del presente CONVENIO.
- d. En el caso del último párrafo de la CLÁUSULA QUINTA, la conformidad de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN de la incorporación de la municipalidad al CONVENIO como componente de la JURISDICCIÓN.

2. Para las transferencias posteriores:

Serán realizadas una vez que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con la conformidad del ÓRGANO RESPONSABLE, apruebe formalmente la rendición de cuentas correspondiente a la transferencia inmediata anterior de conformidad con los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019, el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS, la CLÁUSULA NOVENA del presente CONVENIO.

Los desembolsos efectuados por el MINISTERIO en ningún caso podrán superar el monto de los gastos devengados por la JURISDICCIÓN en razón del PROYECTO.

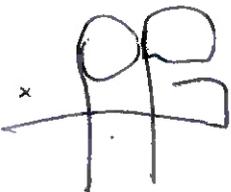
**CLÁUSULA QUINTA: OBLIGACIONES DE LA JURISDICCIÓN**

La JURISDICCIÓN ejecutará las actividades que se indican seguidamente para la ejecución del PROYECTO:

- a. Enviar Nota de solicitud firmada por Autoridad Superior de la JURISDICCIÓN junto con toda la documentación respaldatoria de acuerdo con los LINEAMIENTOS.
- b. Cumplir y hacer cumplir la ejecución del PROYECTO en el plazo correspondiente.
- c. Sustanciar los procedimientos administrativos correspondientes a la selección de contratistas y ejecución de las obras de acuerdo con la normativa aplicable según su jurisdicción, comprometiéndose a adoptar procedimientos de selección que garanticen la vigencia efectiva de las reglas y principios de razonabilidad, eficiencia, celeridad, igualdad, concurrencia, publicidad y transparencia para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado, asegurando el cumplimiento del marco legal vigente. La JURISDICCIÓN no podrá ejecutar el PROYECTO en ningún caso por la modalidad de administración de obra.
- d. Elaborar la documentación contractual para la ejecución del PROYECTO, incluyendo el PROGRAMA y los LINEAMIENTOS como parte de aquella.
- e. Adjudicar o contratar en el plazo de NOVENTA (90) días corridos desde la suscripción del CONVENIO. Este plazo podrá ser ampliado con la conformidad de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN hasta por un máximo de SESENTA (60) días corridos desde la expiración del plazo antecedente. La solicitud de esta



Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



x

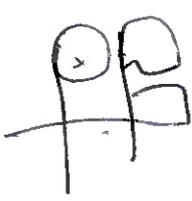
ampliación de plazo deberá ser anterior a su vencimiento y estar objetivamente justificada.

- f. Acreditar fehacientemente la disponibilidad jurídica y material de los espacios físicos necesarios para la ejecución del PROYECTO.
- g. Realizar los actos necesarios y/o conducentes para el cumplimiento de las normas de protección ambiental nacionales y/o locales aplicables, incluyendo – sin limitación– la oportuna gestión y obtención de las autorizaciones, conformidades y permisos necesarios para la ejecución del PROYECTO.
- h. Aprobar los certificados de obra confeccionados por la inspección de obra con fundamento en su documentación de respaldo.
- i. Preparar todos los informes vinculados con la ejecución del CONVENIO y cualquier información adicional que pueda requerir el MINISTERIO.
- j. Realizar la medición y certificación de la obra.
- k. Efectuar las recepciones provisionarias y definitivas de la obra.
- l. Solicitar la transferencia de fondos al MINISTERIO de conformidad con lo dispuesto en la CLÁUSULA CUARTA del presente CONVENIO.
- m. Realizar las rendiciones de cuentas conforme la CLÁUSULA NOVENA del presente CONVENIO y las normas aplicables.
- n. Gestionar y obtener la totalidad de las habilitaciones, conformidades y aprobaciones por parte de los organismos públicos o del sector privado que resultaren pertinentes en la materia; así como gestionar los permisos municipales correspondientes y cumplir con las condiciones que establezcan las autoridades locales para el emplazamiento del PROYECTO. Estas gestiones y/o habilitaciones pueden referirse, pero no limitarse a: intervenciones sobre rutas nacionales, provinciales y/o municipales; gestiones ante organismos de patrimonio cultural, evaluaciones de impacto ambiental, entre otras.

El listado de acciones antecedente no obsta la obligación de la JURISDICCIÓN de ejecutar otras acciones que estén implícitas o sean necesarias para el cumplimiento del PROGRAMA y/o de los LINEAMIENTOS, la ejecución del PROYECTO, su normal actividad y funcionamiento.

A tales efectos, la JURISDICCIÓN reconoce que el PROGRAMA podrá ser modificado unilateralmente por el MINISTERIO; y, en tal caso, las normas modificatorias se integrarán automáticamente al CONVENIO como constitutivas del PROGRAMA a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



En el caso de que la JURISDICCIÓN sea una provincia, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN podrá conformar que la JURISDICCIÓN ejecute el PROYECTO a través de un municipio de su jurisdicción. A tal efecto, la JURISDICCIÓN y la

municipalidad involucrada presentarán una solicitud de conformidad con el ANEXO III (IF-2022-25138408-APN-SAI#MTR) antes de la realización de la primera transferencia según la CLÁUSULA CUARTA, por la cual manifestarán irrevocablemente su constitución como obligados solidarios en el cumplimiento del CONVENIO y la adhesión al PROGRAMA y el presente CONVENIO por el municipio. A partir de la conformidad de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, por la JURISDICCIÓN se interpretará conjunta y solidariamente a la provincia y el municipio.

#### **CLÁUSULA SEXTA: OBLIGACIONES DEL MINISTERIO**

El MINISTERIO, a través del ÓRGANO RESPONSABLE, se compromete a realizar las siguientes acciones:

- a. Evaluar y conformar la documentación respaldatoria presentada por la JURISDICCIÓN.
- b. Evaluar y conformar las solicitudes de transferencia de fondos y verificar que cumpla con lo requerido en el presente CONVENIO.
- c. Brindar asesoramiento y asistencia técnica a la JURISDICCIÓN durante la ejecución del PROYECTO.
- d. Realizar las recomendaciones de índole técnica para la ejecución del PROYECTO.

Lo establecido en los puntos a) y b) de la presente CLÁUSULA deberán contar con la aprobación de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con la conformidad del ÓRGANO RESPONSABLE.

#### **CLÁUSULA SÉPTIMA: RESPONSABILIDAD**

La JURISDICCIÓN reconoce ser la responsable de la ejecución física y financiera del PROYECTO, y que el MINISTERIO es ajeno a cualquier tipo de reclamo de terceros como consecuencia de su ejecución. La JURISDICCIÓN mantendrá indemne al MINISTERIO por cualquier tipo de reclamo de terceras partes por cualquier causa que tuviera relación directa o indirecta con la ejecución del PROYECTO sin ningún tipo de limitación.

Asimismo, se deja expresa constancia de que no existe vínculo jurídico alguno entre los empleados y/o contratistas de la JURISDICCIÓN y el MINISTERIO.

La JURISDICCIÓN reconoce ser responsable de cumplir con la finalidad del PROGRAMA y de conformidad con sus LINEAMIENTOS.

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



En el caso del último párrafo de la CLÁUSULA QUINTA, la provincia será solidaria e ilimitadamente responsable por el cumplimiento del CONVENIO, el PROGRAMA, los LINEAMIENTOS y el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS por el

municipio. Las diligencias necesarias para la coordinación de la provincia y del municipio al efecto del cumplimiento de sus obligaciones según el CONVENIO y el PROGRAMA será ajena a la responsabilidad del MINISTERIO.

#### **CLÁUSULA OCTAVA: DESEMBOLSOS**

Los desembolsos que se realicen en virtud del financiamiento indicado en la CLÁUSULA SEGUNDA del presente CONVENIO se realizarán según la disponibilidad presupuestaria del MINISTERIO, en una cuenta bancaria específica especial de la JURISDICCIÓN en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA o en aquella entidad bancaria habilitada por el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA que opere como agente financiero y esté habilitada por el Tesoro Nacional para operar en el Sistema de Cuenta Única del Tesoro para su utilización exclusiva para el PROYECTO.

En el caso de que la cuenta bancaria a ser utilizada no fuere nueva, deberá afectarse su utilización en forma exclusiva a la ejecución del PROYECTO, la cual deberá reflejar las operaciones realizadas, a efectos de identificar las transacciones efectuadas en virtud del convenio correspondiente.

A estos efectos, la JURISDICCIÓN presentará certificación emitida por el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA o en aquella entidad bancaria habilitada por el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA correspondiente a la cuenta bancaria en que se depositarán las acreencias, autenticada por dicha entidad bancaria.

En el caso que la JURISDICCIÓN tenga operativo el Sistema de Cuenta Única del Tesoro, deberán contar con una cuenta escritural específica que cumpla con la misma finalidad, en la medida que se permita individualizar el origen y destino de los fondos, de acuerdo con lo establecido por el artículo 9° del Decreto N° 782/19.

#### **CLÁUSULA NOVENA: RENDICIÓN DE CUENTAS**

La realización de las transferencias de conformidad con el punto 2 de la CLÁUSULA CUARTA estará en todos los casos sujeta a la condición suspensiva de que la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con la conformidad del ÓRGANO RESPONSABLE, apruebe la rendición de cuentas de los fondos recibidos de conformidad con el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS y las CLÁUSULAS CUARTA y QUINTA del presente CONVENIO. A tales efectos, se establece que la JURISDICCIÓN presentará:

1. la rendición de cuentas correspondiente a la primera transferencia en el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos desde la fecha del acto de adjudicación o contratación correspondiente al PROYECTO.

  
Dr. Diego A. Guzmán  
Ministro de Transporte de la Nación

  
x

2. las rendiciones de cuentas correspondientes a las transferencias subsiguientes en el plazo de NOVENTA (90) días corridos desde su fecha de acreditación.

La JURISDICCIÓN presentará la rendición de cuentas final detallada y debidamente documentada conforme los requerimientos del REGLAMENTO DE RENDICIÓN en hasta un máximo de TREINTA (30) días corridos desde la finalización del plazo de vigencia del CONVENIO, la cual deberá ser aprobada por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

La JURISDICCIÓN deberá reintegrar los fondos no rendidos, no aplicados o indebidamente aplicados con su actualización por depreciación monetaria correspondiente desde la percepción de los fondos en la cuenta bancaria de uso exclusivo (a tasa pasiva promedio que publica mensualmente el Banco Central de la República Argentina) en la cuenta que el MINISTERIO determine en el plazo de TRES (3) días desde su requerimiento por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o en el plazo que se establezca en el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS.

En todos los casos, la JURISDICCIÓN realizará las rendiciones de los montos transferidos en virtud del presente CONVENIO de conformidad con los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019 y deberá dar cumplimiento al REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS.

La JURISDICCIÓN reconoce que el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS podrá ser modificado unilateralmente por el MINISTERIO o, en su caso, sustituido en los mismos términos por la aprobación de un reglamento de rendición de cuentas específico para el PROGRAMA. En tal caso, este reglamento de rendición de cuentas específico se integrará automáticamente al CONVENIO como el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS aplicable a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

#### **CLÁUSULA DÉCIMA: INFORMACIÓN ADICIONAL**

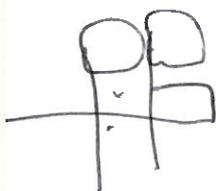
El MINISTERIO podrá requerir a la JURISDICCIÓN cualquier información adicional que ~~considere~~ pertinente y realizar las verificaciones y auditorías que resulten necesarias, ~~incluyendo~~ la de los extractos de la cuenta bancaria en los cuales estén reflejados los ~~movimientos~~ de los fondos utilizados a fin de supervisar el cumplimiento del presente CONVENIO.

La JURISDICCIÓN deberá permitir la realización de todos los actos de control que el MINISTERIO estime pertinentes y, asimismo, responder y satisfacer sus requerimientos en un plazo que no deberá ser en ningún caso superior a los QUINCE (15) días hábiles, bajo apercibimiento de la resolución del convenio.

#### **CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA: VIGENCIA**



Dr. Diego A. Gluiano  
Ministro de Transportes



El presente CONVENIO tiene una vigencia de VEINTIÚN (21) meses contados a partir de la fecha de suscripción. El plazo podrá ser prorrogado de común acuerdo de las PARTES cuando exista causa debidamente justificada.

#### **CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA: RESCISIÓN O FINALIZACIÓN DEL CONVENIO**

El presente CONVENIO podrá ser rescindido:

- a) Por mutuo acuerdo de LAS PARTES.
- b) Unilateralmente por el MINISTERIO en caso de incumplimiento o inobservancia por la JURISDICCIÓN:
  - i. De los LINEAMIENTOS del PROGRAMA
  - ii. De lo establecido en los incisos de la CLÁUSULA QUINTA del presente CONVENIO.
  - iii. De las condiciones de rendición de cuentas establecidas en la CLÁUSULA NOVENA del presente CONVENIO y/o el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS.
  - iv. En general, de cualquier término sustancial del CONVENIO o de las normas aplicables que obste gravemente a la normal consecución de los objetivos del PROGRAMA.
- c) Por caso fortuito y/o fuerza mayor que imposibilite la realización del PROYECTO o paralización de su ejecución.

La terminación anticipada del presente CONVENIO implicará la obligación de restitución de la JURISDICCIÓN de los recursos no rendidos, no aplicados o indebidamente aplicados con su actualización por depreciación monetaria correspondiente desde la percepción de los fondos en la cuenta bancaria de uso exclusivo (a tasa pasiva promedio que publica mensualmente el Banco Central de la República Argentina) en la cuenta que el MINISTERIO determine en el plazo de TRES (3) días desde su requerimiento por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o en el plazo que se establezca el REGLAMENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS.

En el caso de que la JURISDICCIÓN no hubiera realizado rendición previa, presentará la rendición de cuentas en el plazo de TRES (3) días hábiles.

#### **CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA: CONECTIVIDAD Y PUBLICIDAD**

La JURISDICCIÓN deberá incorporar al PROYECTO el servicio de acceso a Internet sin cables (Wi-Fi) de forma libre y gratuita, y/o el costo del abono que dicha prestación requiera. Además, la JURISDICCIÓN deberá garantizar el mantenimiento de la conectividad en óptimas condiciones de uso.

En el supuesto que la JURISDICCIÓN contrate cualquier tipo de publicidad, durante la ejecución del PROYECTO o luego de su construcción e instalación, la JURISDICCIÓN

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



le garantizará al MINISTERIO un TREINTA POR CIENTO (30%) de aquélla, para su libre disposición, sin costo alguno.

#### **CLÁUSULA DÉCIMO CUARTA: RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

Las PARTES resolverán de mutuo acuerdo cualquier posible conflicto, controversia o diferendo sobre la interpretación y/o ejecución del presente CONVENIO. En el caso de que tal conflicto, controversia o diferendo no fuera resuelto en el plazo de TREINTA (30) días hábiles desde la notificación de su existencia, será resuelto por:

- a. la jurisdicción de la Justicia Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal con asiento en la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en caso de que la JURISDICCIÓN sea un municipio.
- b. la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, en el caso de que la JURISDICCIÓN sea (o comprenda en su significado a) una provincia o la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

#### **CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA: DOMICILIOS Y NOTIFICACIONES**

Las PARTES constituyen sus domicilios especiales en los indicados en el encabezado del presente CONVENIO, donde se tendrán por válidas todas las notificaciones que se realicen. Cualquiera de las PARTES podrá modificar tales domicilios notificándose fehacientemente a la otra.

Asimismo, la JURISDICCIÓN informará una dirección de correo electrónico oficial al MINISTERIO en el plazo de TRES (3) días hábiles para facilitar las comunicaciones entre las PARTES.

En el caso de que se conformare la ejecución del PROYECTO a través de un municipio de conformidad con el último párrafo de la CLÁUSULA QUINTA, el MINISTERIO, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o el ÓRGANO RESPONSABLE podrán requerir a la JURISDICCIÓN que sus solicitudes y/o comunicaciones estén suscriptas por la autoridad competente pertinente de la provincia y del municipio. Asimismo, las comunicaciones del MINISTERIO serán válidas y oponibles a ambos integrantes de la JURISDICCIÓN desde su perfeccionamiento ante cualquiera de sus integrantes.

En prueba de conformidad, las PARTES suscriben DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a los 29 días del mes de DICIEMBRE de 2022.



GR. OSCAR A. SANTARELLI  
INTENDENTE  
Municipalidad de Villa Gral. Belgrano

Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

## ANEXO

### REGLAMENTO GENERAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA RENDICIÓN DE CUENTAS DE FONDOS PRESUPUESTARIOS TRANSFERIDOS A LAS PROVINCIAS, MUNICIPIOS Y/U OTROS ENTES

ARTÍCULO 1°.- ÁMBITO DE APLICACIÓN Y OBJETIVO DE LA RENDICIÓN DE FONDOS. El presente reglamento general será de aplicación a todos los convenios que suscriban las autoridades superiores del MINISTERIO DE TRANSPORTE, en los que exista una transferencia de fondos públicos a provincias, municipios y/u otros entes y que, en consecuencia, requieren un mecanismo de rendición de cuentas a los fines de controlar la adecuación del destino de dichos fondos a lo previsto en el acuerdo respectivo, en tanto no cuenten con otro mecanismo de rendición específico previsto en los convenios.

La rendición de cuentas documentada de la utilización de los fondos transferidos en el marco de los actos comprendidos por el párrafo anterior y su control, serán realizados con arreglo al marco regulatorio de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus normas reglamentarias y complementarias, o las que las reemplacen.

Asimismo, las rendiciones de cuentas de aquellas transferencias y asistencias previstas en los artículos 2° y 3° del Decreto N° 1063/16 y las que surgen de los Decretos N° 892/95, N° 225/07 y N° 1344/07 deberán ejecutarse en formato electrónico mediante los módulos Gestor de Asistencias y Transferencias (GAT), Registro Integral de Destinatarios (RID) y/o Trámites a Distancia (TAD), que son componentes del sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE).

Respecto a las Unidades Organizativas Ejecutoras de Programas que tengan a su cargo ejecutar programas y proyectos financiados por organismos internacionales, en materia de competencia del MINISTERIO DE TRANSPORTE, éstas deberán observar las disposiciones del presente Reglamento, en tanto no cuenten con otro mecanismo de rendición previsto en sus reglamentos operativos.

ARTÍCULO 2°.- La rendición de cuentas que se realice en el marco de los convenios referidos en el artículo 1° del presente reglamento deberá:

- a. Individualizar el organismo o ente receptor de los fondos y los funcionarios responsables de la administración de los fondos asignados a cada cuenta bancaria especial para cada programa;
- b. Precisar el convenio en cuyo marco se realizó el desembolso, la autoridad superior que perfeccionó aquel acto, el monto total o parcial y fecha de recepción de la transferencia que se rinde;
- c. Precisar los conceptos de gastos que se atendieron con cargo a la transferencia que se rinde de acuerdo con la clasificación de los gastos públicos (Capítulo IV) del Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el Sector Público Nacional (ex Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas). Además debe identificarse la localidad o localidades

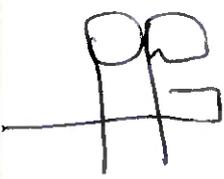
IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR

- beneficiadas, indicando el municipio o departamento de acuerdo con la clasificación del manual mencionado, y la cuenta bancaria receptora de los fondos;
- d. Contener adjunto la copia del extracto de la cuenta bancaria o, en su defecto, el extracto de la cuenta escritural, en los casos en que el receptor de la transferencia sea una provincia en la que esté implementado el sistema de Cuenta Única del Tesoro.
  - e. Precisar la relación de comprobantes que respaldan la rendición de cuentas, indicando: tipo de comprobante o recibo y los certificados de obras, de corresponder, todos debidamente conformados y aprobados por la autoridad competente, detallando el carácter en que firma; el Código Único de Identificación Tributaria (CUIT); la denominación o razón social; la fecha de emisión, punto de venta, Código de Autorización Electrónico (CAE) de la factura respectiva; el concepto, licitación, número de resolución de adjudicación y/o actualización de precios de la obra y sus modificatorias; contrato suscripto entre organismo y contratista; garantías y/o pólizas de caución aceptables conforme condiciones del pliego, en sustitución del fondo de reparo (de corresponder); constancia de inscripción en la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) y demás información relevante a fin del cálculo de las retenciones impositivas, la fecha de cancelación, el número de orden de pago o cheque y los responsables de la custodia y resguardo de dicha documentación;
  - f. En el caso de los Entes, ser conformada por el beneficiario titular de la transferencia, la máxima autoridad de la persona jurídica involucrada y por el funcionario de nivel equivalente a Secretario o Subsecretario de Gestión. Las rendiciones de las Provincias deberán ser firmadas por el Secretario o Subsecretario de Gestión -o funcionario de nivel equivalente- y por el Secretario o Subsecretario de quien dependa el Servicio Administrativo Financiero receptor o su equivalente a nivel provincial, según corresponda. En caso de los Municipios por el Intendente, el Secretario de Hacienda y el Secretario de Obras Públicas o funcionario de nivel equivalente a nivel municipal, con la debida acreditación del cargo.

  
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

Acompañar una planilla que deberá indicar el avance mensual financiero previsto, el avance físico y la diferencia con el respectivo avance físico acumulado.

Asimismo deberá contener información sobre el grado de avance en el cumplimiento de las metas asociadas a las transferencias respectivas, acompañando fotografías y/u otro documento que acredite dicho avance, suscripto por la máxima autoridad del organismo ejecutor de las actuaciones que motivan la rendición.

  
Cuando el objeto del convenio consistiera en la transferencia de fondos para el financiamiento en el marco de programas para la adquisición de bienes y/o contratación de obras, se requerirá también la presentación del respectivo certificado de obra conformado por el representante de la contratista y del ente u organismo público en cuestión que contenga: curva de avance a valores de contrato, balance del anticipo financiero de

IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR

corresponder, foja de medición, gráfico con indicación de la marcha de la obra, planilla días laborales, curva de inversiones y avance físico de la obra. En todos los casos, dicha planilla debe estar debidamente conformada por las autoridades mencionadas en el inciso f) del presente artículo.

ARTÍCULO 3°.- La parte del convenio obligada a rendir cuentas ante el MINISTERIO DE TRANSPORTE en el marco de lo previsto en el presente reglamento deberá presentar la documentación respaldatoria detallada en el artículo 2° en un plazo de TREINTA (30) días hábiles, contado desde la acreditación del monto del desembolso en la cuenta bancaria correspondiente o desde el vencimiento del plazo de ejecución estipulado en el convenio, según se establezca, y siempre con ajuste a lo previsto en el artículo 11 del presente.

Este plazo podrá ser prorrogado por un máximo de TREINTA (30) días hábiles por decisión de la autoridad superior que hubiera suscripto el acto en cuyo marco se causa la rendición, previa solicitud fundada de alguna de las autoridades mencionadas en el inciso f) del artículo 2°.

ARTÍCULO 4°.- Pasados los SESENTA (60) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo estipulado en el artículo 3° sin que se hubiera cumplido la rendición correspondiente, la parte del convenio obligada a rendir cuentas en el marco de lo previsto en el presente reglamento, deberá reintegrar los montos percibidos al MINISTERIO DE TRANSPORTE, según lo previsto en el artículo 14° del presente reglamento.

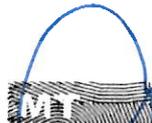
ARTÍCULO 5°.- La parte del convenio obligada a rendir cuentas en el marco de lo previsto en el presente reglamento, deberá conservar los comprobantes originales en soporte papel o en soporte electrónico por el plazo de DIEZ (10) años, contados a partir de la aprobación de la rendición de cuentas.

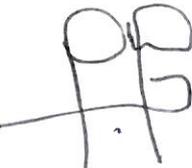
ARTÍCULO 6°.- Los comprobantes originales, que no fuesen electrónicos, y respalden la rendición de cuentas deberán ser completados de manera indeleble, sin contener tachaduras ni enmiendas, y cumplir con las exigencias establecidas por las normas impositivas y previsionales vigentes.

ARTÍCULO 7°.- La parte del convenio obligada a rendir cuentas en el marco de lo previsto en el presente reglamento deberá poner a disposición de las jurisdicciones y entidades nacionales competentes, incluidos los organismos de control, la totalidad de la documentación respaldatoria de la rendición de cuentas cuando así lo requieran, como así también toda aquella documentación complementaria/adicional que pudiera considerarse necesaria.

ARTÍCULO 8°.- El área responsable de recibir la documentación será aquella en cuyo ámbito se ejecuten las obligaciones del convenio que originan la rendición de cuentas. El expediente deberá contar con un informe técnico y administrativo de dicha área en carácter de declaración jurada, conforme lo normado por los artículos 109 y 110 del Reglamento de Procedimientos Administrativos aprobado por el Decreto N° 1759 de fecha 3 de abril de 1972 (t.o. 2017), que refiera el grado de avance, incorporando toda información que

IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR

  
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



permita verificar el uso eficaz y eficiente de los recursos asignados según los convenios suscriptos y el detalle del cumplimiento de los requisitos previstos en la normativa vigentes, junto con la conformidad de la máxima autoridad de la cual dependa el área sustantiva y/o según lo establezca el convenio, quién deberá revestir el carácter de Secretario y/o autoridad de nivel equivalente.

ARTÍCULO 9°.- La parte del convenio obligada a rendir cuentas en el marco de lo previsto en el presente reglamento deberá abrir una cuenta bancaria especial en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA o en aquella entidad bancaria habilitada por el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA que opere como agente financiero y esté habilitada por el Tesoro Nacional para operar en el Sistema de Cuenta Única del Tesoro, por cada programa o proyecto y de utilización exclusiva para este, pudiendo utilizar una cuenta previamente abierta pero debiendo afectar su utilización en forma exclusiva al programa o proyecto, dejando constancia expresa de ello en el convenio que se suscriba, la cual deberá reflejar las operaciones realizadas, a efectos de identificar las transacciones efectuadas en virtud del convenio correspondiente.

A estos efectos deberá presentar certificación emitida por el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA o en aquella entidad bancaria habilitada por el BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, correspondiente a la cuenta bancaria en que se depositarán las acreencias, autenticada por dicha entidad bancaria. En el caso de las provincias receptoras de los fondos objeto de esta medida que tengan operativo el Sistema de Cuenta Única del Tesoro, éstas deberán contar con una cuenta escritural específica que cumpla con la misma finalidad, en la medida que se permita individualizar el origen y destino de los fondos, de acuerdo con lo establecido por el artículo 9° del Decreto N° 782/19.

ARTÍCULO 10°.- En caso de acordarse un financiamiento adicional a los montos establecidos originalmente en el convenio respectivo, la parte obligada a rendir cuentas en el marco de lo previsto en el presente reglamento deberá cumplir con lo dispuesto en dicho convenio.

Deberá hacerse especial referencia a la intangibilidad de los fondos públicos otorgados y, para aquellos casos de entregas en cuotas, deberá dejarse expresamente consignado que la continuidad en la efectivización de los fondos estará sujeta a la presentación y aceptación de las rendiciones de cuentas por las sumas entregadas con anterioridad.

ARTÍCULO 11°.- Se entiende que la rendición de cuentas está cumplida cuando se acredite la afectación de la totalidad de los fondos transferidos, o cuando habiendo acreditado la afectación parcial de los fondos transferidos, se proceda a la devolución de los fondos no afectados.

Sin perjuicio de ello, durante la ejecución del proyecto y en casos en que el convenio prevea la existencia de desembolsos parciales, el beneficiario podrá solicitar un nuevo desembolso cuando se encuentre rendido al menos el NOVENTA Y CINCO POR CIENTO (95%) de los fondos transferidos acumulados al mes de avance de la obra que se haya declarado.

IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR

Para la solicitud del último desembolso es exigible la rendición de cuentas del CIENTO POR CIENTO (100%) de todos los fondos transferidos.

Los plazos aplicables para la rendición de cuentas son los establecidos en el artículo 3° del presente reglamento.

ARTÍCULO 12°.- La rendición de cuentas deberá ser aprobada mediante Acto Administrativo dictado dentro de los plazos previstos al efecto por la Ley de Procedimientos Administrativos N° 19.549 y su Decreto Reglamentario N° 1.759 de fecha 3 de abril de 1972 (T.O. Decreto N° 894/2017), suscripto por autoridad competente con rango de Secretario y/o funcionario de nivel equivalente, declarándose cumplida la finalidad perseguida con el otorgamiento del mismo y las obligaciones a cargo del respectivo beneficiario, o en caso contrario, declarando la caducidad y ordenando el inicio de las actuaciones judiciales tendientes a obtener el recupero de los fondos oportunamente efectivizados, dejando además sin efecto los montos no transferidos.

Asimismo la autorización de transferencia de fondos, deberá ser aprobada mediante acto administrativo suscripto por autoridad competente con rango de Secretario y/o funcionario de nivel equivalente, previo cumplimiento de lo establecido en el artículo 11°.

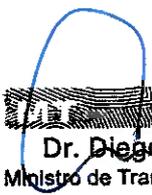
ARTICULO 13°.- A los efectos de realizar el cierre de la transferencia, se deberá notificar a la Subsecretaría de Gestión Administrativa – Dirección General de Administración, el Acto Administrativo Aprobatorio de la Rendición de Cuentas, a fin de verificar el cumplimiento de obligaciones impositivas y las formalidades exigidas por los órganos de contralor, según la normativa vigente.

ARTÍCULO 14°.- En caso de incumplimiento a la obligación de rendir cuentas en tiempo, forma y de acuerdo con el objeto, los montos no rendidos y/u observados deberán ser reintegrados al ESTADO NACIONAL, conforme al procedimiento y dentro del plazo que al efecto notifique el Ministerio a la contraparte.

En caso de incumplimiento de las rendiciones pertinentes dentro del plazo otorgado al efecto, se procederá a su intimación y ante el resultado negativo de dichas acciones se remitirán los actuados a la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS para su correspondiente intervención.

ARTÍCULO 15°.- Ante el incumplimiento de la rendición de cuentas en los plazos previstos en el artículo 3° del presente reglamento se comunicará a la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN, organismo actuante en el ámbito jurisdiccional de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, la existencia de tal situación y sus antecedentes, quién será la encargada de comunicarlos, de corresponder, a los órganos de control de la jurisdicción municipal o provincial de que se trate.

ARTÍCULO 16°.- Las Provincias, Municipios o Entes que tengan convenios en ejecución por los que se haya acordado transferencias de fondos en los términos de los Decretos N° 892 de fecha 11 de diciembre de 1995 y 225 de

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



fecha 13 de marzo de 2007, tendrán un plazo de VEINTE (20) días hábiles desde la entrada en vigencia del presente reglamento para adecuarse al mismo.



CR. OSCAR A. SANTARELLI  
INTENDENTE  
Municipalidad de Villa Genl. Belgrano

Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

## ANEXO I

### Programa de infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros

El Programa de **"Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros" (PIN)** tiene como objetivo desarrollar instalaciones de **"Nodos de Transporte"** en el marco de una estrategia federal sobre la base de tres ejes de política pública: Accesibilidad, Género y Desarrollo Sostenible para los modos de transporte automotor y fluvio-marítimo de pasajeros.

Los **"Nodos de Transporte"** se conciben como puntos estratégicos atractores y generadores de viajes que organizan los desplazamientos de los usuarios del transporte. El desarrollo de dichos proyectos de infraestructura conformará una red jerarquizada en el ámbito urbano, periurbano y rural del territorio nacional contemplando sus demandas, la oferta existente de transporte y los aspectos particulares del territorio, con el fin de mejorar las condiciones de accesibilidad, integración, seguridad y conectividad del sistema federal de transporte.

La infraestructura de los **"Nodos de Transporte"** requiere de ciertas facilidades y equipamientos específicos acordes al tamaño, la oferta, la demanda estimada de viajes y la jerarquía del nodo en cuestión, por lo que este Programa establece diferentes tipologías o proyectos que permiten adecuarse a las realidades particulares de las escalas territoriales urbanas, peri urbanas y rurales del país.

En este sentido, resulta importante aclarar que estas infraestructuras se caracterizan por contener parámetros representativos acordes a su tamaño, funcionamiento y operación, de modo de establecer las tipologías de nodo de transporte que se pretenda materializar, ya sea mediante una mejora o puesta en valor, o una nueva construcción.

Respecto de la ubicación prevista de los **"Nodos de Transporte"**, es esperable que se tengan presentes la relación entre éstos y el entorno inmediato (urbano o suburbano) así como también con otras infraestructuras de transporte, contemplando una evaluación urbanística acorde al código de planificación urbana y de edificación local, la accesibilidad para los distintos modos de transporte y el uso de espacios para las distintas demandas (vehicular, fluvio-marítimo, bicicleta, entre otros).

  
Dr. Diego A. Giannini  
Ministro de Transporte de la Nación

El Programa abarca proyectos con sus diferentes tipologías de **"Terminales de Transporte Automotor de Larga y Media Distancia" (TALMD)**, **"Estaciones y Terminales Fluvio-marítimas" (ETFM)** y **"Microestaciones Barriales" (MIBA)**.

A continuación, se presenta una tabla con las características de las tipologías para transporte automotor del modo terrestre.

PARÁMETRO	RANGOS	TERMINAL			MIBA
		Metropolitana	Media	Mini	
<b>ALCANCE GEOGRÁFICO</b>	áreas metropolitanas	x	x	x	x
	ciudad intermedia		x	x	x
	ciudad pequeñas/chicas			x	
	Larga Distancia	x	x	x	
<b>TIPO DE SERVICIO</b>	Media Distancia	x	x	x	
	Urbano	x	x	x	x
	Terminal	x			
<b>SERVICIO PREDOMINANTE</b>	Conector		x	x	
	Pasante				x
	Alta	x	x		x
<b>CANTIDAD DE SERVICIOS</b>	Media		x	x	x
	Baja			x	
	9 a 240 mov. = 2 a 5			x	
<b>CANTIDAD DÁRSENAS</b>	288 a 816 mov. = 6 a 17		x		
	mas de 864 = mas de 18	x			
	Omnibus	x	x	x	
<b>TIPO DE VEHÍCULOS</b>	Combis	x	x	x	x
	Colectivos			x	x
	Larga con equipaje	x	x		
<b>TIPO DE ESPERA</b>	Media con/sin equipaje	x	x	x	x
	Corta sin equipaje	x		x	x
	Auto / Taxi / Remis	x	x	x	
<b>INTERMODALIDAD</b>	Bicicleta	x	x	x	x
	Estacionamiento	x	x		
	Rígido in situ	x	x		
<b>FLEXIBILIDAD</b>	Mixto			x	
	Flexible				x
	Guardería/estacionamiento de bicicletas	x	x	x	x
<b>SERVICIOS</b>	Estacionamiento vehículos	x	x		
	Dársena emergencia	x	x		
	Sanitarios públicos	x	x	x	
	Espera cubierta	x	x	x	
	Boletería	x	x	x	
	TOTEM SUBE	x	x	x	x
	Encomiendas	x	x	x	
	oficina género	x	x	x	
	Seguridad	x	x	x	x



Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

### 1) Terminales de Transporte Automotor de Larga y Media Distancia (TALMD)

El transporte automotor de pasajeros de media y larga distancia cumple un rol clave en la integración territorial a escala urbana y regional al ser el principal articulador de viajes interurbanos que por medios de los servicios que presta, brinda amplia cobertura geográfica, accesibilidad y conectividad a cientos de localidades y principales ciudades del país a través de las redes viales primarias y secundarias. La participación de los viajes en **TALMD** tiene un importante peso en la distribución de la matriz de viajes de pasajeros que solo es superada por el uso del automóvil, en tanto que el aporte de los viajes en los modos aéreo, ferroviario y fluvial tienen en su conjunto un grado de participación aún menor.

#### Conceptualización:

Se deberá planificar la **TALMD** reconociendo la importancia del pasajero y la necesidad de situarlo como la variable primordial de proyecto. Los elementos de diseño deberán girar en torno al mismo, buscando dar respuesta y satisfacción a todo aquello que resulte

IF-2021-63484661-APN-MTR  
2

imprescindible a sus necesidades contemplando aspectos de accesibilidad y perspectiva de género. Por lo tanto, se deberá procurar en todo momento una circulación directa, segura y con recorridos amenos; contribuyendo de manera positiva a la experiencia de viaje.

El espacio deberá garantizar circulaciones francas y esperas seguras y confortables evitando cualquier tipo de obstáculo que interfiera las vías de circulación. La definición espacial de cada zona será sugerida desde la propuesta arquitectónica y reforzada con la señalética necesaria.

#### **Implantación:**

El sitio de implantación prevé una integración con el entorno que permita contemplar el diseño de elementos básicos y complementarios al edificio (estacionamientos, accesos del transporte público, sendas peatonales, circulaciones vehiculares, etc.). La definición de la materialidad a utilizar será consecuencia directa de la región donde se implante la estación.

#### **Secuencia espacial:**

El sector de acceso deberá contar con proporciones acordes a la escala urbana. El hall central o sector de espera debe proporcionar dimensiones considerables para la estadía de los usuarios. Por otra parte, el sector de ascenso y descenso a las unidades de transporte deberá estar acorde a la oferta de servicios que allí concurren.

#### **Elementos componentes:**

Un núcleo de servicios cuyas dimensiones y materiales se definan según escala y ubicación de la **TALMD**, cerramiento vidriado que permita una clara lectura espacial para el usuario, y que provea seguridad, cubierta liviana que jerarquiza la **TALMD** tal que permita voladizos que den cobertura al acceso peatonal así como al sector operativo de los ómnibus.

#### **Accesibilidad:**

Se requiere que tanto las nuevas **TALMD** de ómnibus como las remodelaciones, incorporen características de accesibilidad, incluyendo disposiciones para personas con movilidad reducida, personas con trastornos sensoriales, cognitivos u otros impedimentos, incluyendo limitaciones visuales y auditivas. Se deberá también proponer la instalación de señalética accesible, incluyendo señalización de tipo táctil y sonora. Solados y accesorios hápticos para facilitar la circulación y ubicación de personas con su sentido visual disminuido.

#### **Remodelaciones:**

En el caso de las remodelaciones que impliquen la intervención sobre infraestructura preexistente y conserven el mismo destino, se encuentren emplazadas en el mismo predio y la intervención no importe un cambio tipológico, resulta innecesario realizar una evaluación de oportunidad en términos de planificación de transporte por lo que no requieren del informe contemplado en el punto 2.1 del Anexo a la Resolución N° 175/2021 del Ministerio de Transporte.

#### **Diseño de circulaciones:**

Las circulaciones que articulan los distintos sectores deberán contemplar la mínima distancia de recorrido y cambios de nivel, libre de obstrucciones, espacios muertos u ocultos. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera.

Se deberá plantear un sistema de señalética, que permita un rápido entendimiento de la terminal por parte del usuario. Es importante que las rutas dentro de la terminal sean claramente identificables.

#### **Sustentabilidad:**

Se busca promover el uso eficiente de las fuentes de energía que no comprometan a las generaciones futuras ni a los recursos naturales que les corresponden, a partir de diseños sustentables con visión de desarrollo sostenible.

#### **Evacuación de emergencia:**

Las disposiciones para la evacuación durante una emergencia son una consideración significativa en el diseño de las **TALMD**, el diseño debe contar con vías de escape seguras para todos los usuarios.

## **2) Estaciones y Terminales Fluvio-marítimas (ETFM)**

El presente Programa incluye “Estaciones o Terminales Fluvio-marítimas” (ETFM). Las tipologías para este modo, abarcan desde el desarrollo de estaciones para el servicio regular interurbano de pasajeros hasta el desarrollo de terminales de cruceros. Con estas tipologías, se pretende mejorar y optimizar el desarrollo y la calidad de la infraestructura existente, así como también potenciar los servicios urbanos e interurbanos del transporte por agua de cabotaje e internacional de pasajeros en corredores, las actividades productivas, económicas, culturales, sociales y turísticas, como así también reforzar los niveles de conectividad y accesibilidad en localidades y regiones relegadas.

#### **Conceptualización:**

Se debe planificar la **ETFM** reconociendo la importancia del pasajero y la necesidad de situarlo como la variable primordial de proyecto. Los elementos de diseño deberán girar en torno al nodo, buscando dar respuesta y satisfacción acorde las necesidades contemplando aspectos de accesibilidad y perspectiva de género. Se debe procurar en todo momento una circulación directa, segura y con recorridos amenos y espacios de confort que contribuyan de manera positiva a la experiencia de viaje con espacios de embarque y desembarco seguros, implementación de espacios semicubiertos para la circulación de los usuarios, garantizando el acceso universal.

#### **Implantación:**

El sitio de implantación prevé una integración con el entorno costero que permita contemplar el diseño de elementos básicos y complementarios al edificio (estacionamientos, accesos del transporte público, sendas peatonales, circulaciones vehiculares, accesibilidad vial, etc.). La materialidad a utilizar será consecuencia directa de la región donde se implanta la estación.

Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte

#### **Elementos componentes:**

Un núcleo de servicios con dimensiones y materiales a definir según escala y ubicación de **ETFM**, cerramiento vidriado que permita una clara lectura espacial para el usuario, y que genere seguridad, cubierta liviana y voladizos que den respuesta al acceso de escala peatonal y estacionamiento para vehículos en tierra. Asimismo, el sector de conexión tierra y agua contempla un sitio de muelle y una rampa para una mejor transitabilidad acorde a las variaciones de los niveles de agua existentes.

#### **Diseño de circulaciones:**

Las circulaciones que articulan los distintos sectores deberán contemplar la mínima distancia de recorrido y cambios de nivel, libre de obstrucciones, espacios muertos u ocultos. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera. Se deberá plantear un sistema de señalética, que permita un rápido entendimiento de la ETFM por parte del usuario.

IF-2021-63484661-APN-MTR

4

#### **Accesibilidad:**

Todas las **ETFM** deberán contar con un diseño acorde que permita la accesibilidad al medio físico de todas las personas según las premisas de Acceso universal, tanto para el sector en tierra como el acceso a las embarcaciones.

#### **Sustentabilidad:**

Se busca promover el uso eficiente de las fuentes de energía que no comprometan a las generaciones futuras ni a los recursos naturales que les corresponden, a partir de diseños sustentables con visión de desarrollo sostenible.

#### **Evacuación de emergencia:**

Las disposiciones para la evacuación durante una emergencia son una consideración significativa en el diseño de las **ETFM**, por lo que el diseño debe contar con vías de escape seguras para todos los usuarios.

### **3) Microestaciones Barriales (MIBA)**

Asimismo, el Programa prevé la tipología "**Microestaciones Barriales**" (**MIBA**) que tiene como objetivo proveer de infraestructura de servicios vinculados al transporte público y a la seguridad urbana en zonas metropolitanas y en localidades periurbanas. Las **MIBA** son instalaciones de magnitud intermedia entre los refugios de las paradas de autobuses o paradas seguras y las terminales o centros de transferencia emplazada sobre las mismas trazas de los servicios de transporte público (en veredas, bulevares o plazas).

Esta instalación, deriva en un mayor movimiento de personas en la zona, y el surgimiento de una nueva centralidad barrial, con su beneficio comercial e inmobiliario. El programa entonces permite la generación de nuevas centralidades atractores de movimientos y de actividad comercial y económica con descentralización administrativa y de servicios. A partir de ellas, se impulsará un círculo virtuoso de desarrollo y progresivo crecimiento de áreas urbanas relegadas. El programa propone diferentes prototipos de **MIBA** escalables con la posibilidad de adaptarse y ampliarse según las necesidades locales particulares. Los materiales y tecnologías propuestos están pensados para una implantación rápida y ágil en el territorio.

#### **Conceptualización:**

Se deberá planificar la **MIBA** reconociendo la importancia del pasajero y la necesidad de **atenderlo** como la variable primordial de proyecto. Los elementos de diseño deberán girar en **Dr. Diego A. Giuliano** al mismo, buscando dar respuesta y satisfacción a todo aquello que resulte imprescindible a sus necesidades contemplando aspectos de accesibilidad, perspectiva de género y condiciones de seguridad. Por lo tanto, se deberá procurar en todo momento una circulación directa, segura y con recorridos amenos; contribuyendo de manera positiva a la experiencia de viaje.

La estructura de la estación debe incorporar elementos modulares que permitan la adaptabilidad escalar a través de la repetición de piezas estándar. El espacio deberá garantizar circulaciones francas y esperas seguras y confortables evitando cualquier tipo de obstáculo que interfiera las vías de circulación. La definición espacial de cada zona será sugerida desde la propuesta arquitectónica y reforzada con la señalética necesaria.

#### **Elementos componentes:**

Ofrecen al usuario instalaciones cerradas, con asientos para la espera, sanitarios, recarga del sistema SUBE, los locales comerciales que permita el espacio; así como una pequeña dependencia policial, con agentes, que supla la vigilancia solitaria en esquinas, y que asimismo se eficiente con el acceso a las imágenes que muestren las cámaras de video-vigilancia montadas en las cercanías del punto concentrador de pasajeros. Esa instalación permanente y funcionando las 24 horas, constituye una apoyatura ideal para el desarrollo comercial, social y cultural en las inmediaciones, y un punto de referencia para el usuario, que sabe que dirigiéndose allí tendrá un ámbito de contención y espera seguro y amable, a la par que un cúmulo de servicios asociados.

#### **Secuencia espacial:**

El sector de espera de la **MIBA** debe proporcionar dimensiones considerables para la estadía de los usuarios y el sector de ascenso y descenso a las unidades de transporte debe contemplar facilidades a tal efecto. El espacio para la dependencia policial en la **MIBA**, debe ser adecuado para brindar la seguridad de la infraestructura y del entorno inmediato.

#### **Implantación:**

El sitio de implantación prevé una integración con el entorno que permita contemplar el diseño de elementos básicos y complementarios al edificio (espacios verdes, estacionamientos, acceso al transporte público, sendas peatonales, etc.). La definición de la materialidad a utilizar será consecuencia directa de la región donde se implante la estación.

#### **Accesibilidad:**

Se requiere que las **MIBA** incorporen características de accesibilidad, incluyendo facilidades para personas con movilidad reducida, personas con trastornos sensoriales, cognitivos u otros impedimentos, incluyendo limitaciones visuales y auditivas. Se deberá también proponer la instalación de señalética accesible, incluyendo señalización de tipo táctil y sonora. Solados y accesorios hápticos para facilitar la circulación y ubicación de personas con su sentido visual disminuido.

#### **Diseño de circulaciones:**

Las circulaciones que articulan los distintos sectores deberán contemplar la mínima distancia de recorrido y cambios de nivel, libre de obstrucciones, espacios muertos u ocultos. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera. Se deberá plantear un sistema de señalética, que permita un rápido entendimiento de la terminal por parte del usuario. Es importante que las rutas dentro de la terminal sean claramente identificables.

#### **Sustentabilidad:**

Se busca promover el uso eficiente de las fuentes de energía que no comprometan a las generaciones futuras ni a los recursos naturales que les corresponden, a partir de diseños sustentables con visión de desarrollo sostenible.

#### **Evacuación de emergencia:**

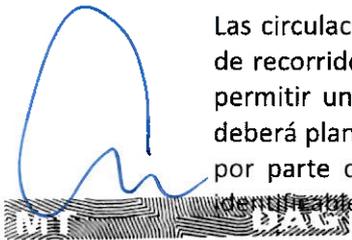
Las disposiciones para la evacuación durante una emergencia son una consideración significativa en el diseño de las **MIBA**, por lo que el diseño debe contar con vías de escape seguras para todos los usuarios.

### **Beneficios e impactos esperados del Programa “Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros” (PIN)**

- Mejora la movilidad interurbana, urbana y rural en el modo carretero.

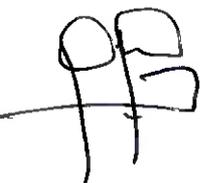
IF-2021-63484661-APN-MTR

6



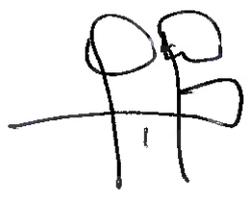
Dr. Diego A. Guarente

Ministro de Transporte de la Nación



- Fortalece el derecho a la movilidad, accesibilidad e inclusión de las personas.
- Contribuye a la integración del transporte en las terminales y a fomentar el uso del transporte público.
- Prioriza y planifica el acceso a las terminales mediante transporte público y modos de transporte sustentables, promoviendo la movilidad de todos los grupos sociales.
- Facilita la transferencia entre los modos de transporte privados y públicos, tanto motorizados como no motorizados.
- Contempla en el diseño de estas infraestructuras a todos los géneros, las personas con movilidad reducida, las infancias, los adultos mayores, y las personas que los acompañan en sus viajes.
- Contribuye a la planificación y optimización de los recorridos de los ómnibus en el entorno urbano e interurbano.
- Contribuye a congestión vehicular y la reducción de la siniestralidad vial.
- Promueve infraestructuras de Transbordo sustentables a partir de la mitigación de impactos ambientales y el cambio climático
- Mejora la calidad de vida de la población, brindando a los ciudadanos un ámbito confortable y seguro para el acceso al transporte.
- Facilita la generación de nuevas centralidades con actividades productivas y comerciales asociadas.
- Genera oportunidades para el desarrollo de corredores productivos y turísticos.
- El proyecto MIBA garantiza seguridad ya que cuenta con una oficina policial con presencia de personal permanente, un soporte para sistema de monitoreo y videovigilancia urbana.
- El proyecto MIBA promueve la característica identitaria barrial y la concentración de los servicios estatales que acercan y vinculan a la comunidad con sus agentes.
- Impulsa un círculo virtuoso de desarrollo y progresivo crecimiento de áreas urbanas degradadas.
- El proyecto Terminales Fluvio-marítimas promueve el desarrollo y oferta del modo a la vez que fortalece la integración y participación del transporte por agua con otros modos de transporte terrestre y mejora la calidad de vida de la población ribereña en áreas degradadas, con intervenciones ambientalmente sostenibles en infraestructuras y accesos.

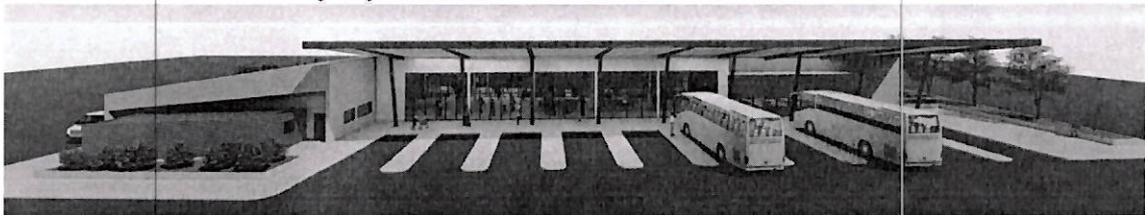
  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación



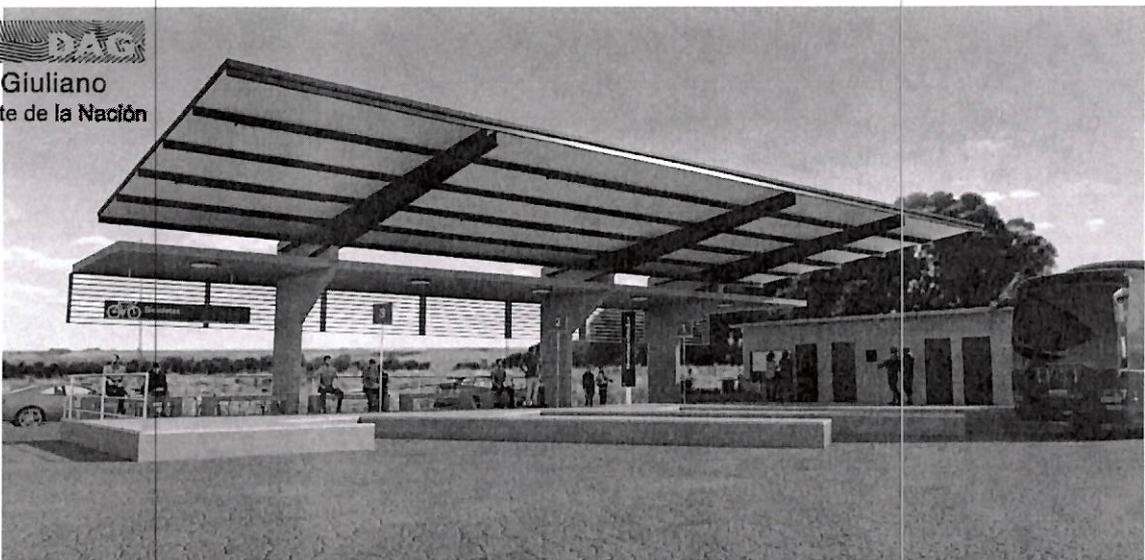
**Ejemplo de Terminal Media en el sur del país**



**Ejemplo de Terminal Media en zona urbana**

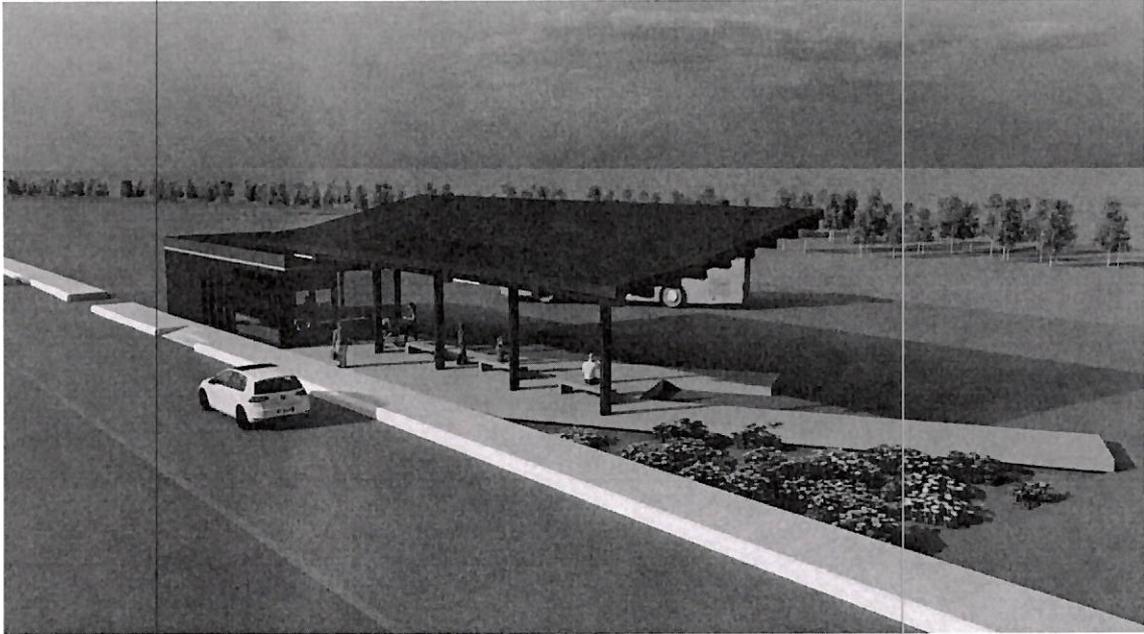


**Ejemplo de Terminal Mini en zona suburbana del país**



**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

**Ejemplo de Terminal Mini en zona suburbana del país**



**Ejemplo de MIBA en zona urbana/suburbana**

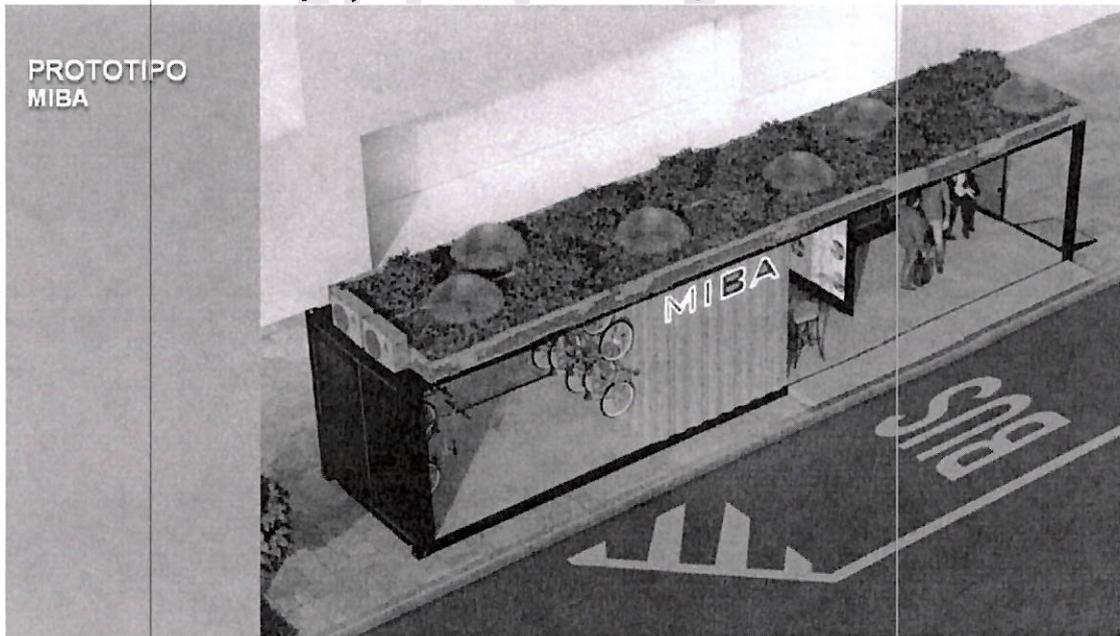


Handwritten signature in blue ink.

**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

Handwritten signature in black ink.

**Ejemplo de MIBA en zona urbana/suburbana**



**Ejemplo de MIBA en zona suburbana**



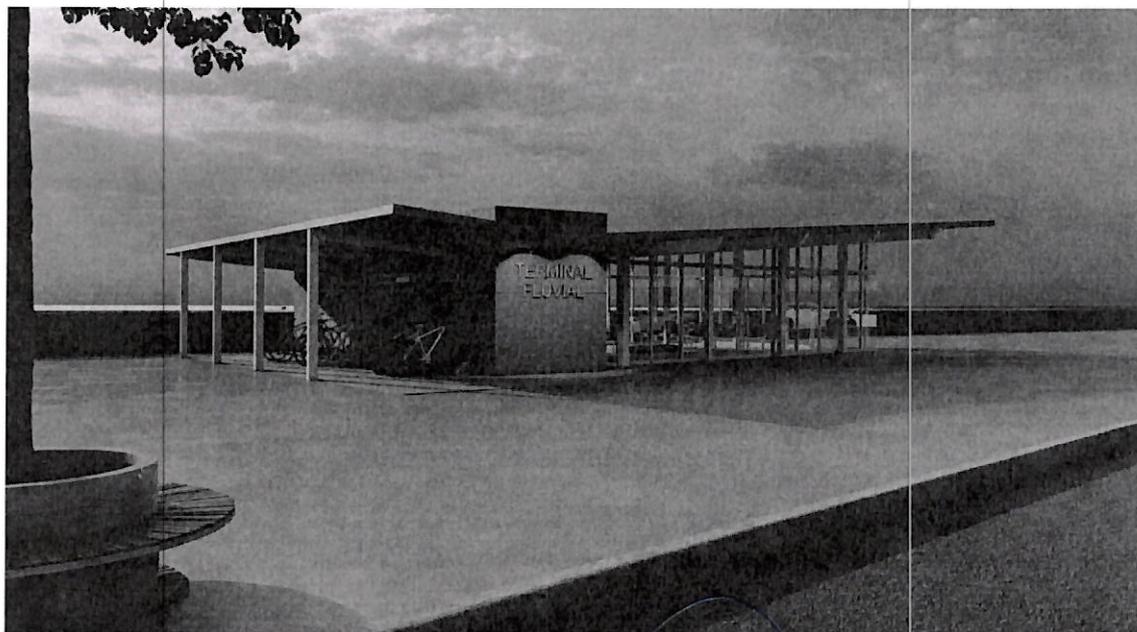
MTR

**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

**Ejemplo de Estación Fluvial**



**Ejemplo de Estación Fluvial**



77  
CR. OSCAR A. SANTARELLI  
INTENDENTE  
Municipalidad de Villa Gral. Belgrano

Handwritten signature of Dr. Diego A. Giuliano in blue ink.

Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación  
IF-2021-63484661-APN-MTR

# PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA NODAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (PIN)

## LINEAMIENTOS CONCEPTUALES

(Resolución MTR N° 232/2021, art. 4°)

El Programa de "Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros" (PIN) aprobado por la Resolución MTR N° 232/2021 tiene como objetivo desarrollar instalaciones de "Nodos de Transporte" en el marco de una estrategia federal sobre la base de tres ejes de política pública: Accesibilidad, Género y Desarrollo Sostenible para los modos de transporte automotor y fluvio-marítimo de pasajeros.

El presente documento tiene como objetivo proporcionar lineamientos a las jurisdicciones para la presentación de la documentación a ser enviada al Ministerio de Transporte de la Nación en el marco de la Resolución MTR N° 175/2021 para la solicitud de asistencia técnica y financiera. Dicha información será remitida a la Secretaría de Planificación de Transporte en cumplimiento de lo previsto en los apartados 1 y 2 de la mencionada resolución y permitirá el posterior desarrollo de los proyectos propuestos por las jurisdicciones en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación en el marco del presente Programa.

Las infraestructuras del PIN se conciben como puntos estratégicos atractores y generadores de viajes que organizan los desplazamientos de los usuarios del transporte. El desarrollo de los proyectos representativos del Programa conformará una red jerarquizada en el ámbito urbano, periurbano y rural del territorio nacional que, con sus demandas, ofertas existentes de servicios de transporte y los aspectos particulares del territorio, contribuirán a mejorar las condiciones de accesibilidad, integración, seguridad y conectividad del sistema federal de transporte.

La infraestructura de los Nodos de Transporte requiere de ciertas facilidades y equipamientos específicos acordes al tamaño, la oferta, la demanda estimada de viajes y la jerarquía del nodo en cuestión, por lo que este Programa establece diferentes tipologías o proyectos que permiten adecuarse a las realidades particulares de las escalas territoriales urbanas, periurbanas y rurales del país.

En este sentido, resulta importante aclarar que estas infraestructuras se caracterizan por contener parámetros representativos acordes a su tamaño, funcionamiento y operación, de modo de

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
1

Página 1 de 37

establecer las tipologías de nodo de transporte que se pretenda materializar, ya sea mediante una mejora o puesta en valor, o una nueva construcción.

Respecto de la ubicación prevista de los Nodos de Transporte, es esperable que se tengan presentes la relación entre éstos y el entorno inmediato (urbano o suburbano) así como también con otras infraestructuras de transporte, contemplando una evaluación urbanística acorde al código de planificación urbana y de edificación local, la accesibilidad para los distintos modos de transporte y el uso de espacios para las distintas demandas (vehicular, peatonal, bicicleta, entre otros).

Las pautas de diseño para las infraestructuras aquí propuestas, se basan en los siguientes ejes generales:

**DESARROLLO SOSTENIBLE** - “Planificar y diseñar estaciones y terminales sustentables que gracias a su diseño y prestación de servicios sean parte del desarrollo sostenible del país, impulsen la economía y el turismo local, e incorporen medidas que mitiguen el impacto del cambio climático.”

**PERSPECTIVA DE GÉNERO** - “Planificar y diseñar estaciones y terminales con perspectiva de género, asegurando prestaciones, servicios, condiciones de accesibilidad y permanencia segura de las mujeres y diversidades.”

**ACCESIBILIDAD** - “Planificar y diseñar estaciones y terminales inclusivas que gracias a su diseño y prestación de servicios puedan garantizar la movilidad interurbana para acceder al trabajo, la educación, la atención de la salud, el turismo, y la visita a familiares”.



Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

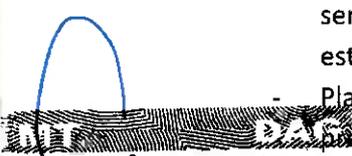
## PROYECTO DE TERMINALES FLUVIALES (ETFM)

El presente apartado tiene como objetivo proporcionar lineamientos a las jurisdicciones para la presentación de la documentación respaldatoria que deberá enviar al Ministerio de Transporte de la Nación para la solicitud de asistencia técnica y financiera para el desarrollo del Programa. Tal como fuera mencionado, y en virtud de la resolución ministerial N° 175/2021, dicha información permitirá la evaluación por parte de la Secretaría de Planificación de Transporte y el posterior desarrollo de los proyectos que tengan los municipios de terminales fluviales en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

Las tipologías "Estaciones o Terminales Fluvio-marítimas" (ETFM), abarcan desde el desarrollo de estaciones para el servicio regular urbano e interurbano de pasajeros hasta el desarrollo de terminales de cruceros. Con estas tipologías, se pretende mejorar y optimizar el desarrollo y la calidad de la infraestructura existente, así como también potenciar los servicios urbanos e interurbanos del transporte por agua de cabotaje e internacional de pasajeros en corredores, las actividades productivas, económicas, culturales, sociales y turísticas, como así también reforzar los niveles de conectividad y accesibilidad en localidades y regiones relegadas.

### Objetivos

- Favorecer la vinculación de municipios ribereños y sus habitantes a través del desarrollo de infraestructura de transporte fluvial.
- Mejorar la conectividad para favorecer el crecimiento económico y desarrollo urbano y social.
- Diseñar y proyectar estaciones fluviales con criterios inclusivos que gracias a su diseño y servicios puedan garantizar la movilidad de los ciudadanos para acceder al trabajo, a los establecimientos educativos, la atención de la salud, el turismo, y actividades sociales;
- Planificar y diseñar estaciones terminales fluviales que gracias a su diseño innovador y prestación de servicios puedan garantizar la accesibilidad y permanencia segura, para todos los usuarios de los servicios de transporte fluviales;
- Planificar estaciones terminales fluviales con criterios sustentables que permitan ser parte del desarrollo sostenible del país, impulsando la economía y el turismo local, que incorporen medidas que mitiguen el impacto del cambio climático;

  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

### Lineamientos

El enfoque estratégico de las terminales fluviales debe contemplar como ejes la accesibilidad, la diversidad de género y la sustentabilidad ambiental. Para ello se plantean lineamientos que orientan el proceso de intercambio de información para la planificación integral de los potenciales sitios para

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
3

el desarrollo e implantación de terminales fluviales como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes **requisitos principales** para el desarrollo e implantación de terminales fluviales:

- El desarrollo de las ETFM está dirigido a aquellos municipios ribereños que posean poblaciones dispersas en islas cercanas o vinculación funcional con otras localidades que puedan ser servidas a través del transporte fluvial.
- El desarrollo de las ETFM está dirigido a aquellos municipios que tengan algunos servicios actuales de transporte fluvial tales como: transporte regular, transporte escolar, despensa flotante, ambulancia o transporte benévolo, o bien que tenga previsto la implantación futura de servicios de carácter regular.
- El municipio deberá establecer cuáles son las vías fluviales que van a emplearse para el transporte náutico, así como también las características de la navegación de dichas vías.
- El desarrollo de las ETFM está dirigido a aquellos municipios que dispongan de al menos 50 m<sup>2</sup> en tierra costera para la implantación de dichos proyectos y deberán presentar un informe dominial que acredite dicha disponibilidad.

Además, cada jurisdicción que solicite la Asistencia Técnica, Económica y Financiera del Ministerio de Transporte de la Nación, deberá realizar una presentación que contenga información al respecto de los siguientes ejes:

1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS
2. TRANSPORTE FLUVIAL Y MOVILIDAD
3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

### 1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Para un correcto diseño de cada componente y/o infraestructura del sistema de transporte fluvial y marítimo resulta fundamental:

  
Dr. Diego A. Giuliano analizar el contexto territorial;

- analizar las potencialidades y criticidades del proyecto;
- generar una propuesta en base a necesidades y requerimientos.

El primer aspecto permite un análisis de la jurisdicción en relación a la escala territorial nacional, regional y provincial para comprender en detalle las relaciones entre los diferentes contextos urbanos.

La segunda parte permite identificar las fortalezas, así como también los problemas territoriales y de infraestructura a los que será necesario responder de forma adecuada con el desarrollo del proyecto.

La tercera fase del trabajo consiste en la redacción de requerimientos de la jurisdicción que permitan a grandes rasgos, definir la intervención que pretende solucionar las problemáticas

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
4

identificadas y resaltadas en los puntos anteriores teniendo en cuenta los planes urbanísticos y la normativa vigente.

REQUERIMIENTOS PARA LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL SEGÚN LAS NECESIDADES	
Objetivos	Entregables sugeridos
Ubicar la terminal en una localización que la jurisdicción establezca como disponible y apropiada para el uso previsto.	- mapa catastral del sitio - estudio geotécnico de suelo - estudio topográfico - informe de provisión de servicios básicos (agua, electricidad, cloacas, internet, etc.)
Reaprovechar, de ser posible, infraestructura existente	- planos de la infraestructura existente - informe técnico y operativo de las infraestructuras y servicios existentes
Tener en cuenta las condiciones de navegabilidad y estudios hidrometeorológicos del emplazamiento	- estudio hidrológico - estudio de navegabilidad - informe de Prefectura Naval - informe del Servicio de Hidrografía Naval
Considerar la accesibilidad e integración con otros modos de transporte que sirvan a la ciudad	- listado de los servicios público y privados existentes - mapas de recorridos de transporte público de corresponder
Contemplar elementos complementarios al proyecto (estacionamientos, sendas peatonales etc.)	- análisis y mapas de uso de suelo de la zona. - informe de la jurisdicción al respecto
Integración urbana	- mapas de los hitos principales de toda la jurisdicción (escuelas, hospitales, etc.)

## 2. TRANSPORTE FLUVIAL Y MOVILIDAD

Se recomienda tener presentes ciertas premisas relacionadas a los servicios de transporte. A su vez, se considera necesario contar con datos de los mismos, ya sean estos existentes o previstos, que contemplen:

- a. tipo de servicios (local, media distancia, larga distancia, internacional)
- b. trayectos (origen y destino)
- c. horarios y frecuencia de los servicios
- d. cantidad de servicios fluviales, promedios diarios en temporada alta y baja y servicios anuales
- e. cantidad promedio de pasajeros diarios en temporada alta, baja y anual
- f. cantidad de empresas o entidades que operan estos servicios
- g. tipologías y características de las embarcaciones que realizan los servicios

De ser posible, es deseable contar con una serie histórica de estos datos que permita cualificar la evolución de la demanda, como así también contemplar las proyecciones del crecimiento a futuro.

### **Integración con otros servicios de transporte**

Se debe garantizar el acceso universal al transporte, a través del diseño inclusivo del edificio y su entorno inmediato. Los proyectos de nuevas terminales deben proporcionar conexiones rápidas y

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
5

convenientes con otros modos de transporte motorizados y no motorizados, así como facilitar el rápido movimiento de un gran número de pasajeros.

Las embarcaciones podrán también ser capaces de transportar bicicletas, lo que permite a los pasajeros contar con una alternativa de intermodalidad.

Las opciones para proporcionar transportes intermodales contemplarán también estacionamientos de vehículos privados, estacionamientos de autobuses (alimentadores del servicio), servicio de paradas para el transporte público local y servicios comerciales.

Cuando se requiera rehabilitar terminales existentes, deberán considerarse cuidadosamente aspectos técnicos, económicos, operativos y ambientales referidos a la accesibilidad terrestre y náutica en el contexto urbano, la integración con otros servicios de transporte, entre otros.

### 3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

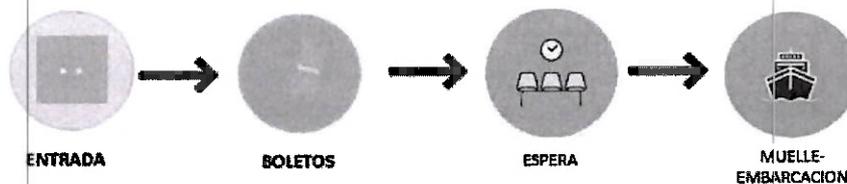
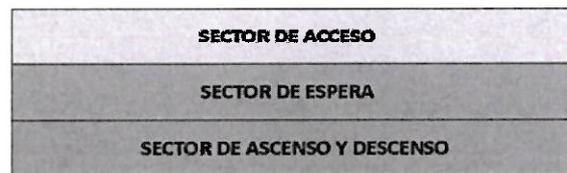
La jurisdicción hará una propuesta de diseño que la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte, evaluará en segunda instancia. A estos efectos, se recomienda contemplar los aspectos contenidos en este apartado.

Las Terminales se deben planificar reconociendo la importancia del pasajero y la necesidad de situarlo como la variable clave del proyecto.

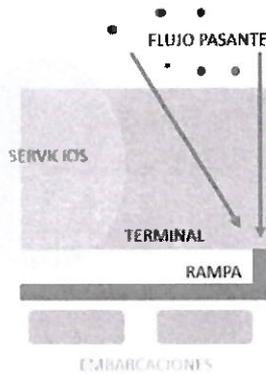
Los elementos de diseño deberán centrarse en torno al pasajero, buscando dar respuesta y satisfacción a todo aquello que resulte imprescindible a sus necesidades.

Se debe procurar en todos los espacios diseñados una circulación directa, segura, con recorridos amenos y espacios de confort que contribuyan de manera positiva a la experiencia de viaje del usuario.

En términos genéricos las terminales fluviales se caracterizan por presentar funcionalidades de acuerdo al siguiente esquema que se compone de 3 partes esenciales diferenciadas:



IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
6



**Elementos compositivos y características**

**Núcleos de servicios:** este elemento, estará materializado por un sistema constructivo capaz de crecer y decrecer en sus dimensiones según los requerimientos del programa de necesidades definidos y la escala del proyecto. Puede incluir: Sanitarios, oficinas, salas de salud, boleterías y más funciones a definir. Deberá tener proporciones adecuadas para brindar protección a los pasajeros en espera, ante el clima y el asolamiento del sitio de emplazamiento a su vez es una manera de jerarquizar la terminal, permitiendo voladizos que den respuesta al acceso de escala peatonal, así como al sector de ascenso y descenso de pasajeros.

**Cerramiento:** es oportuno generar un cerramiento que permita una clara lectura espacial para el usuario, y generar un aporte desde el punto de vista de la seguridad e ingreso de luz natural.

**Muelle/rampa:** se deberá establecer una conexión entre la terminal fluvial y el río que permita el acceso a las embarcaciones de transporte fluvial. Esta conexión se podrá materializar con diferentes tipologías de muelles según requerimientos espaciales y condición del borde costero, siempre garantizando el acceso universal de los usuarios.

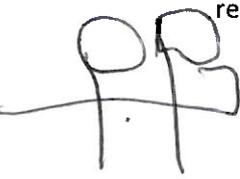
Debido a variaciones de crecida y diferencias en el francobordo de la embarcación, generalmente es necesario tener una infraestructura de transferencia (rampa) que se conecte desde el muelle fijo a la cubierta de la embarcación. Una vez más, los muelles pueden ser realizados con instalaciones flotantes.

**Circulación en la terminal:** el espacio deberá ser ante todo legible y fácil de entender para el usuario, garantizando circulaciones francas evitando cualquier tipo de obstáculo que interfiera las vías de circulación. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera.

Se requiere que todas las terminales sean accesibles, incluyendo disposiciones tanto para personas con discapacidades de movilidad, como para personas con otros trastornos sensoriales, cognitivos u otros impedimentos, incluyendo limitaciones visuales y auditivas.

Las circulaciones que articulan los distintos sectores deberán contemplar la mínima distancia de recorrido y cambios de nivel, libre de obstrucciones, espacios muertos u ocultos.

  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación



Se deberá plantear un sistema de señalética que permita un rápido entendimiento de la terminal por parte del usuario. Es importante que las rutas dentro de la terminal sean claramente identificables.

El diseño de los accesos peatonales y la prioridad otorgada al peatón, es fundamental. Las vías deberán ser claras, directas, con cruces seguros y correcta iluminación, que permitan la integración con el entorno inmediato y una articulación con los distintos modos de transporte de la zona.

*Accesibilidad al medio físico:* se debe garantizar un acceso adecuado a las estaciones para todos los usuarios mediante el diseño simple, funcional, flexible, de dimensiones apropiadas, y atendiendo a las necesidades de personas con movilidad reducida. Se deberá también proponer la instalación de señalética accesible, para personas con capacidades reducidas, incluyendo señalización de tipo táctil y sonora. De este modo, se logrará optimizar el confort, la satisfacción y la seguridad total de los pasajeros.

Se recomienda el diseño de infraestructura que incluya vados, escaleras, y rampas con pendientes y descansos adecuados; planos hápticos, baldosas podotáctiles, solados guía, apoyos isquiáticos, asientos en zonas de espera, para facilitar la circulación y ubicación de personas con movilidad reducida.

*Accesibilidad Universal:* se deben diseñar terminales de ómnibus que puedan garantizar la accesibilidad y permanencia segura de todos los usuarios.

Prever diseños que tengan en cuenta medidas de seguridad, como: la incorporación de anchos libre de paso seguros, la eliminación de barreras y escondites en las circulaciones; túneles y puentes inseguros, paredones extensos, la falta de visibilidad, espacios ocultos y las aglomeraciones de gente.

Se recomienda identificar el programa de necesidades de los usuarios que viajan acompañando niños o personas mayores. Se debe garantizar la infraestructura y el mobiliario necesarios para adecuar el diseño de las terminales proveyendo accesos, circulaciones, boleterías, sanitarios, y espacios de espera que permitan el uso de cochecitos y que respondan a las necesidades de familias con menores, así como carros que faciliten la carga de equipaje.

*Señalización:* Para que las terminales puedan ser interpretadas fácilmente como infraestructura pública al servicio de la comunidad, las propuestas deben transmitir una identidad institucional. La señalización deberá:

- Informar sobre las funciones básicas de la terminal.
- Identificar visualmente todos los sectores generales y particulares de cada sector.
- Otorgar funcionalidad a las leyendas y los símbolos para hacerlos legibles y fácilmente comprensibles para cualquier observador.
- Otorgar al sistema un carácter nacional, por la naturaleza del sistema público, su función plurijurisdiccional y por la escala de las áreas de influencia de las terminales.
- Utilizar señalética accesible, introduciendo textos en braille, sonido, solados guía, etc.

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
8

*Perspectiva de género:* Implementar medidas de prevención, atención y acceso a la denuncia para que las mujeres y diversidades que transiten en las terminales fluviales (ETFM) y sus entornos puedan utilizar servicios de transporte libres de violencia.

Se sugiere que las jurisdicciones locales dispongan en las terminales fluviales (ETFM) en función de su dimensionamiento, espacios físicos exclusivos para el MINISTERIO DE LAS MUJERES, GÉNEROS Y DIVERSIDAD (MMGyD), quien articulará y definirá la necesidad con los gobiernos locales de modo que se incluyan módulos de atención y denuncia, que serán atendidos por personal femenino.

Se sugiere que la jurisdicción incorpore sistemas de monitoreo en sectores estratégicos de la terminal fluvial (ETFM), que permitirán combatir entre otros, la trata de personas.

Identificar y priorizar el programa de necesidades según la movilidad del cuidado, es decir, de acuerdo a las usuarias y usuarios que se trasladan con niños, niñas y/o con personas mayores, construyendo la infraestructura y mobiliario necesarios para adecuar el diseño de las terminales de acuerdo a este tipo de viajes.

Proveer accesos, circulaciones, boleterías, sanitarios y espacios de espera que permitan el uso de mobiliario (coches para bebés) y cubran las necesidades de las personas usuarias que se desplazan con niños y niñas, así como carros para carga de equipaje.

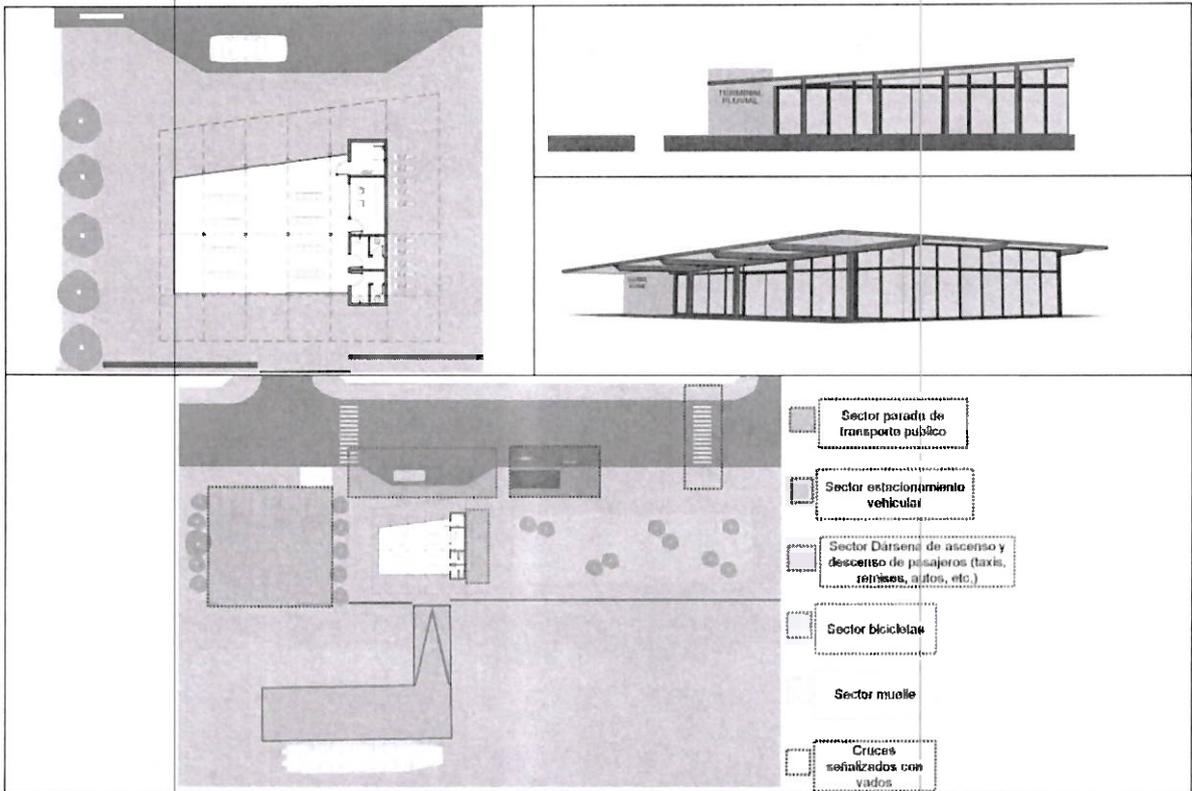
Se sugiere que la jurisdicción contemple, en función de la jerarquía de las terminales fluviales (ETFM), asientos reservados para embarazadas, espacios lúdicos infantiles, cambiadores de bebés implantados en espacios estratégicos para garantizar la utilización de todas las personas, espacios de lactancia funcionales, cómodos y limpios, entre otros.

Garantizar el acceso al uso de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) como una herramienta útil para las personas usuarias del transporte, particularmente las mujeres y diversidades desde donde pueden documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayuda. En las terminales fluviales (ETFM) se deberá garantizar un servicio de conectividad WIFI de acceso libre y gratuito. Asimismo, se debe contar con dispositivos para la carga automática de tarjeta electrónica de transporte público y de corresponder, cajeros automáticos.

*Aspectos Ambientales y Sostenibilidad:* Las terminales podrán contemplar aquellos requerimientos constructivos para lograr una mejor eficiencia energética, minimizar el uso de las energías convencionales, generar energía in situ si es posible y hacer uso racional de la energía final requerida. Dichas infraestructuras, podrán ser provistas posteriormente por la jurisdicción.

  
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

## EJEMPLOS DE TERMINALES FLUVIALES (ETFM)



### Componentes entorno típicos

Tomar en consideración que las configuraciones de las infraestructuras de atraque dependerán de la embarcación seleccionada, profundidades de agua, variaciones en los niveles de agua, restricciones del desarrollo costero, e interfaces requeridas para la integración con otros sistemas de tránsito y transporte, red vial, bicicletas y sendas peatonales.

Tener presente que, dadas las condiciones locales debido a variaciones de nivel de agua, es necesario disponer de un tramo de transferencia (rampa o pasarela) que vincule el muelle fijo a la cubierta de la embarcación.

### COMPONENTES

- Sector de Espera:**  
Un espacio destinado para que los pasajeros puedan esperar el servicio protegido de las condiciones climáticas (50 pax aprox)
- Esplanada:**  
Compuesto por una estructura metálica liviana de columnas y vigas, y un cerramiento horizontal de chapa. Contara con un semilubero que tendrá las proporciones adecuadas para brindar protección a los pasajeros en espera, ante el clima y el aislamiento del sitio de emplazamiento.
- Núcleo Operativo:**  
Este elemento, estará materializado por un sistema constructivo tradicional capaz de crecer y decrecer en sus dimensiones según los requerimientos del programa de necesidades definidas. Como mínimo se sugiere un espacio de boletería, disponiendo un baño por género y otro que cumpla con la accesibilidad universal para personas con movilidad reducida. Se podrá plantear a futuro un pequeño local que garantice la posibilidad de incorporar un uso con fines comerciales.
- Muelle:**  
Establecer una conexión entre el continente y el río que permita el acceso a las unidades de transporte fluvial, ésta conexión se podrá materializar con diferentes tipologías de muelles según requerimientos espaciales y condición del borde costero, siempre garantizando el acceso universal de los usuarios.
- Accesibilidad e Iluminación:**  
La terminal contará con elementos complementarios que garanticen el acceso seguro y universal a todos los usuarios.



Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

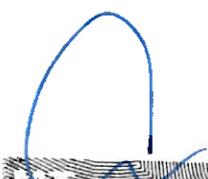
IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
10



## CUESTIONARIO TERMINALES FLUVIALES

Considerando lo expuesto en los lineamientos anteriores, se propone a continuación un conjunto de preguntas con la finalidad de orientar y completar la información básica requerida para la presentación de la solicitud de asistencia técnica, económica y financiera.

1. ¿Actualmente la jurisdicción cuenta con terminales fluviales?
  - a. En caso afirmativo, adjuntar mapa con ubicación y un informe que describa el estado de situación de dicha terminal.
  - b. En caso contrario, adjuntar mapa con la ubicación de la terminal a proyectar, mapa catastral y un informe que describa las características del proyecto.
2. ¿Con qué localidades/sitios/nodos se vincularía la nueva terminal fluvial? (Describir)
3. ¿Cómo describe la integración de la nueva terminal con el centro urbano del Municipio en términos de conectividad y ubicación? (Describir)
4. ¿Se contempla la integración con otros modos de transporte terrestre (Por ej. autos particulares, taxis/remises, transporte público, bicicletas)? (En caso afirmativo, describir y adjuntar mapa con ubicación)
5. ¿Cuáles son los principales motivos de viajes entre las localidades/sitios/nodos que conectaría la terminal? (Describir)
6. ¿Cuál es la demanda y la oferta de transporte fluvial estimada localidades/sitios/nodos? (Describir y adjuntar: trayectos (origen y destino), horarios y frecuencia de los servicios, cantidad y tipología de servicios diarios en temporada alta, baja y anual; cantidad de empresas que operarían; cantidad promedio de pasajeros y/o carga diarios en temporada alta, baja y anual, tipologías y características de las embarcaciones)
7. ¿Dispone de estudios, antecedentes, planos y esquemas preliminares del proyecto que se propone? (Adjuntar)
8. ¿Se contemplan mejoras o cambios en la red vial en el entorno de la terminal propuesta? (Describir)
9. ¿Existe infraestructura aeroportuaria, automotora o ferroviaria de pasajeros y/o cargas en las proximidades de la jurisdicción? (En caso afirmativo, adjuntar el mapa de sus ubicaciones, distancias y tiempos estimativos de viajes desde/hacia esos nodos).
10. ¿Existe información topográfica georreferenciada del sitio del proyecto? (Adjuntar planchetas, imágenes satelitales, etc.)



Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte de la Nación

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
11

11. ¿Existen estudios geotécnicos, hidrometeorológicos y condiciones de navegabilidad en el sitio seleccionado del proyecto? (En caso afirmativo, adjuntar información)
12. ¿Quién operará el servicio y por cuánto tiempo? (Describir y adjuntar el modelo de gestión previsto para la administración de la terminal, por ej. público, privada, mixto, etc.)
13. ¿Se contempla un programa de mantenimiento de la infraestructura y de los servicios de la futura terminal? (Adjuntar: quien se hará cargo del mantenimiento, programa con sus ítems, costos, plazos, etc.)
14. Indicar los aspectos ambientales y de seguridad que involucran tanto a las infraestructuras como la operación de los servicios. (adjuntar normativa relacionada).
15. Indicar los actores clave que intervienen en control, regulación, seguridad y operación de la infraestructura y el servicio fluvial (adjuntar normativa relacionada y mapa de actores/organismos con su nivel de participación/competencias).
16. En caso de prever la sinergia del proyecto con otra tipología del PIN o de otros Programas con efectos intermodales y para optimizar la administración y el mantenimiento, indicarlo.



**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

# PROYECTO FEDERAL DE TERMINALES DE ÓMNIBUS DE LARGA Y MEDIA DISTANCIA (TALMD)

El presente apartado tiene como objetivo proporcionar lineamientos a las jurisdicciones para la presentación de la documentación respaldatoria que deberá enviar al Ministerio de Transporte de la Nación para la solicitud de asistencia técnica y financiera para el desarrollo del Programa. Tal como fuera mencionado, y en virtud de la Resolución MTR N° 175/2021, dicha información permitirá la evaluación por parte de la Secretaría de Planificación de Transporte y el posterior desarrollo de los proyectos que tengan los municipios de terminales automotoras en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

El desarrollo de las TALMD tiene como objetivo mejorar la movilidad interurbana de todos los habitantes del país definiendo nuevas pautas para las terminales de ómnibus; de esta forma, se propone alcanzar un estándar de prestación de servicios óptimo, equitativo e inclusivo, acorde a la escala de cada ciudad y a las características particulares en las que se implanta, incluyendo el desarrollo de edificios funcionales, sustentables y de dimensiones adecuadas que ofrezcan mejores prestaciones para el pasajero, así como también espacios que contribuyan con el buen desempeño de la operación del transporte.

## Objetivos

- Favorecer la conectividad entre los municipios y sus habitantes a través del desarrollo de terminales de ómnibus de larga y media distancia.
- Mejorar la conectividad para favorecer el crecimiento económico y desarrollo urbano y social.
- Diseñar y proyectar terminales de ómnibus con criterios inclusivos que gracias a su diseño y servicios puedan garantizar la movilidad de los ciudadanos para acceder al trabajo, a los establecimientos educativos, la atención de la salud, el turismo, y actividades sociales;
- Planificar y diseñar terminales de ómnibus que gracias a su diseño innovador y prestación de servicios puedan garantizar la accesibilidad y permanencia segura, para todos los usuarios;
- Planificar terminales de ómnibus con criterios sustentables que permitan ser parte del desarrollo sostenible del país, impulsando la economía y el turismo, que incorporen medidas que mitiguen el impacto del cambio climático;

  
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

## Lineamientos

El enfoque estratégico de las TALMD debe contemplar como ejes la accesibilidad, la diversidad de género y la sustentabilidad ambiental. Para ello se plantean lineamientos que orientan el proceso de intercambio de información para la planificación integral de los potenciales sitios para el

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
13

desarrollo e implantación de las TALMD como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes **lineamientos principales** que orientan el proceso de planificación integral para el desarrollo e implantación de terminales de ómnibus de media y larga distancia:

- El desarrollo de las TALMD está dirigido a aquellos municipios que tienen la necesidad de mejorar la movilidad interurbana y la vinculación funcional con otras localidades a través de servicios de transporte de ómnibus de media y larga distancia.
- El desarrollo de las TALMD está dirigido a aquellos municipios que tengan servicios actuales de servicios de transporte de ómnibus de media y larga distancia.
- El municipio deberá establecer cuáles son las líneas y recorridos que van a emplearse para el transporte de ómnibus de media y larga distancia, así como también las características de su operación.
- El desarrollo de las TALMD está dirigido a aquellos municipios que dispongan de terrenos y usos de suelos disponibles para la implantación de dichos proyectos y deberán presentar un informe dominial que acredite dicha disponibilidad.

Además, cada jurisdicción que solicite la Asistencia Técnica, Económica y Financiera del Ministerio de Transporte de la Nación, deberá realizar una presentación que contenga información al respecto de los siguientes ejes:

1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS
2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD
3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

### **1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS**

Para un correcto diseño de cada componente y/o infraestructura del sistema de transporte de media y larga distancia, resulta fundamental:

- analizar el contexto territorial;
- analizar las potencialidades y criticidades del proyecto;
- generar una propuesta en base a necesidades y requerimientos.

El primer aspecto permite un análisis de la jurisdicción en relación a la escala territorial nacional, regional y provincial para comprender en detalle las relaciones entre los diferentes contextos urbanos.

La segunda parte permite identificar las fortalezas, así como también los problemas territoriales y de infraestructura a los que será necesario responder de forma adecuada con el desarrollo del proyecto.

La tercera fase del trabajo consiste en la redacción de requerimientos de la jurisdicción que permitan a grandes rasgos definir la intervención que pretende solucionar las problemáticas

identificadas y resaltadas en los puntos anteriores teniendo en cuenta los planes urbanísticos y la normativa vigente.

REQUERIMIENTOS PARA LA UBICACIÓN DE LA TERMINAL SEGÚN LAS NECESIDADES	
Objetivos	Entregables sugeridos
Ubicar la terminal en una localización que la jurisdicción establezca como disponible y apropiada para el uso previsto.	- mapa catastral del sitio - estudio geotécnico de suelo - estudio topográfico - informe de previsión de servicios básicos (agua, electricidad, cloacas, internet, etc.)
Tener en cuenta posibles expansiones de la terminal ante demanda futura.	- plan de desarrollo urbano local - mapa de uso de suelo - evolución demográfica
Optimizar los recorridos de los ómnibus por la red vial de la ciudad.	- mapas de los recorridos previstos y/o existentes de ómnibus de media y larga distancia
Reaprovechar, de ser posible, infraestructura existente	- planos de la infraestructura existente - informe técnico y operativo de las infraestructuras y servicios existentes
Considerar la accesibilidad e integración con otros modos de transporte que sirvan a la ciudad	- listado de los servicios público y privados existentes - mapas de recorridos de transporte público de corresponder
Contemplar elementos complementarios al proyecto (estacionamientos, sendas peatonales etc.)	- análisis y mapas de uso de suelo de la zona - informe de la jurisdicción al respecto
Integración urbana	- mapas de los hitos principales de toda la jurisdicción (escuelas, hospitales, etc.)

## 2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Se recomienda tener presente ciertas premisas relacionadas a los servicios de transporte, a su vez, se considera necesario contar con datos de los mismos, ya sean estos existentes o previstos, que contemplen:

a. tipo de servicios (media distancia, larga distancia, internacional)

b. trayectos (origen y destino)

c. horarios y frecuencia de los servicios

d. cantidad de servicios de ómnibus de media y larga distancia, promedios diarios en temporada alta y baja y servicios anuales

e. cantidad promedio de pasajeros diarios en temporada alta, baja y anual

f. cantidad de empresas que operan estos servicios

De ser posible, es deseable contar con una serie histórica de estos datos que permita cualificar la evolución de la demanda, como así también contemplar las proyecciones del crecimiento a futuro.

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
15

El cuadro a continuación permite orientar de forma aproximada el dimensionado estimado de dársenas necesarias para encuadrar el proyecto en las categorías de: "Mini Terminales Pasantes", "Terminales Medianas" hasta el modelo de "Grandes Terminales Metropolitanas".

CATEGORÍA GENÉRICA	N° DE DARSENAS	MAXIMOS MOVIMIENTOS DIARIOS (servicios)
A	2	96
B	3 a 5	144 a 240
C	6 a 8	288 a 384
D	9 a 12	432 a 576
E	13 a 17	624 a 816
F	18 a 23	864 a 1.104
G	24 a 31	1.152 a 1.488

En relación a esta categorización, deben tenerse en cuenta las dimensiones de los vehículos tipo y los modelos actuales de ómnibus del sistema de transporte interurbano que actualmente prestan servicio en el país.

#### ***Integración con otros servicios de transporte***

Se debe garantizar el acceso universal al transporte, a través del diseño inclusivo del edificio y su entorno inmediato. Los proyectos de nuevas terminales, deben proporcionar conexiones rápidas y convenientes con otros modos de transporte motorizados y no motorizados, así como facilitar el rápido movimiento de un gran número de pasajeros.

Las opciones para proporcionar transportes intermodales contemplarán también estacionamientos de vehículos privados, estacionamientos de autobuses (alimentadores del servicio), servicio de paradas para el transporte público local y servicios comerciales.

Cuando se requiera rehabilitar terminales existentes, deberán considerarse cuidadosamente aspectos técnicos, económicos, operativos y ambientales referidos a la accesibilidad terrestre y en el contexto urbano, la integración con otros servicios de transporte, entre otros.



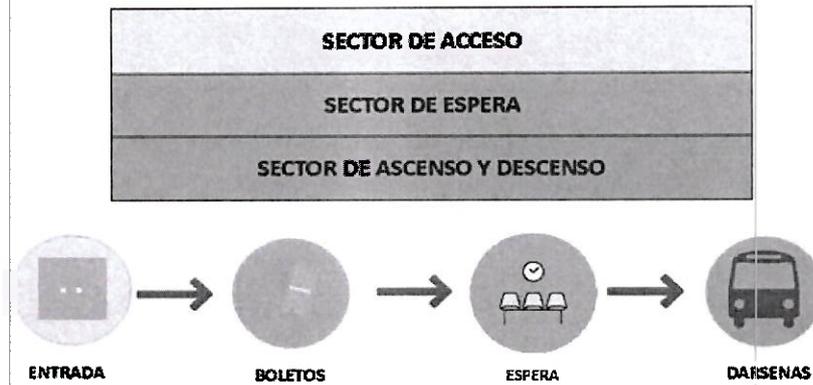
Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte de la Nación

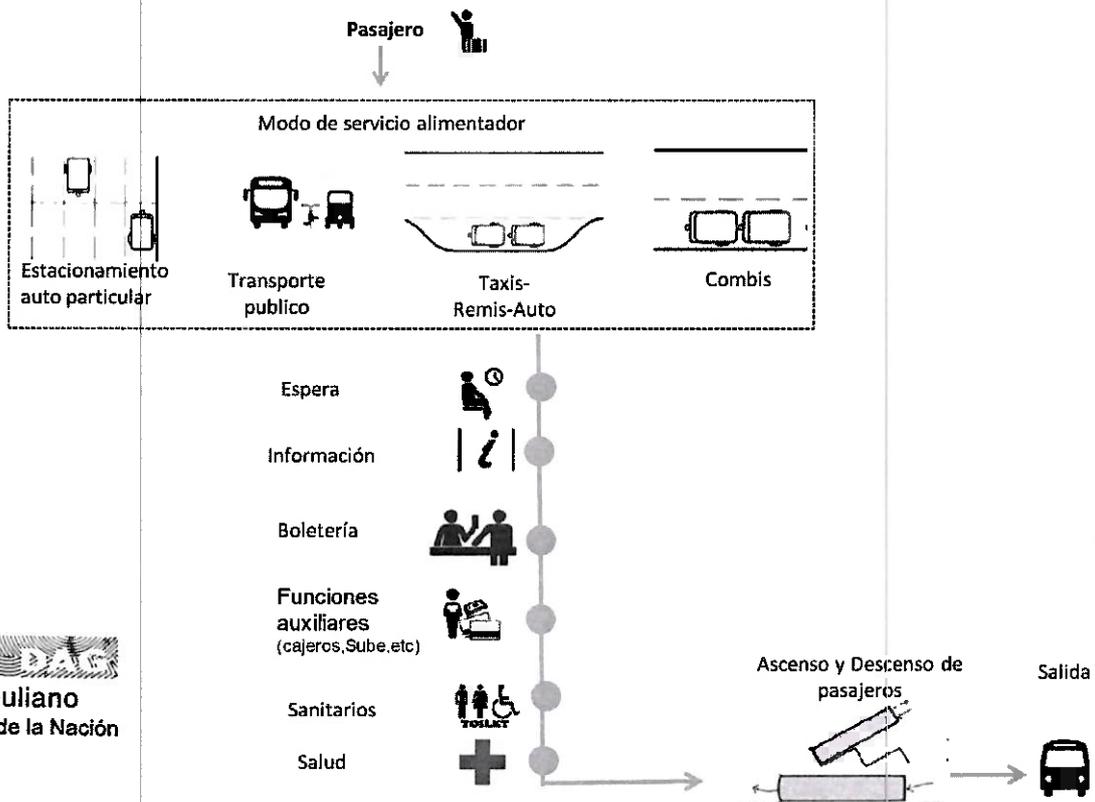
### **3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO**

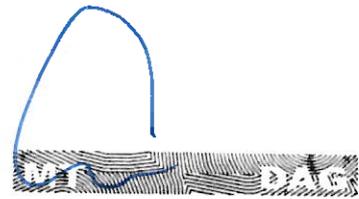
Las Terminales se deben planificar reconociendo la importancia del pasajero y la necesidad de situarlo como la variable clave del proyecto.

Los elementos de diseño deberán centrarse en torno al pasajero, buscando dar respuesta y satisfacción a todo aquello que resulte imprescindible a sus necesidades.



Se debe procurar en todos los espacios diseñados una circulación directa, segura, con recorridos amenos y espacios de confort que contribuyan de manera positiva a la experiencia de viaje del usuario.



  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación

**Elementos compositivos y características**

**Núcleos de servicios:** este elemento estará materializado por un sistema constructivo capaz de crecer y decrecer en sus dimensiones según los requerimientos del programa de necesidades definidos y la escala del proyecto. Puede incluir: sanitarios, oficinas, salas de salud, boleterías y más funciones a definir. Deberá tener proporciones adecuadas para brindar protección a los pasajeros en espera, ante el clima y el asolamiento del sitio de emplazamiento a su vez es una manera de

jerarquizar la terminal, permitiendo voladizos que den respuesta al acceso de escala peatonal, así como al sector de ascenso y descenso de pasajeros.

*Cerramiento:* es oportuno generar un cerramiento que permita una clara lectura espacial para el usuario, y generar un aporte desde el punto de vista de la seguridad e ingreso de luz natural.

*Peatonalidad:* reducir el riesgo de conflicto entre peatones y vehículos es uno de los criterios de diseño clave de cualquier estación de ómnibus, el diseño debe minimizar la necesidad de conflictos para que peatones y pasajeros no se crucen con la calzada de circulación de ómnibus. Si este cruce es inevitable, debería definirse una línea de cruce peatonal bien clara y señalizada.

El diseño de los accesos peatonales y la prioridad otorgada al peatón, es fundamental. Las vías deberán ser claras, directas, con cruces seguros y correcta iluminación, que permitan una buena integración de la estación con el entorno inmediato y una articulación con los distintos modos de transporte de la zona.

Proveer lugares atractivos de transición entre la terminal y el entorno inmediato genera una mejora paisajística, otorgando más vida y movimiento. Para ello, resulta fundamental comprender el contexto en el cual se encuentra la terminal; la propuesta espacial debe ajustarse social, física y funcionalmente a las características de la comunidad local.

Se sugiere, el diseño de solados y el mobiliario urbano para que los mismos aumenten el atractivo del lugar, e incentiven el uso no solo de la terminal sino también de su espacio exterior.

Los senderos peatonales deberían ubicarse en áreas bien visibles y bien iluminadas para mejorar la seguridad de los usuarios. El evitar localizar caminos peatonales detrás de estructuras o en áreas con baja visibilidad ayuda a tener una percepción del usuario de mayor seguridad a la hora de transitar por los mismos.

Se sugieren veredas con anchos considerables y evitando que el espacio libre de paso sea interrumpido con cualquier tipo de obstáculo (mobiliario) que reduzca las dimensiones. En el caso que exista mobiliario en los recorridos, el mismo podría estar situado sobre uno de los lados para facilitar el desplazamiento de las personas con discapacidad visual.

*Movilidad no motorizada:* se podrá contemplar en el diseño un espacio de fácil acceso para bicicletas particulares, como también proveer de zonas donde se puedan establecer lugar de guardado de las mismas.

- Se sugiere proporcionar el almacenamiento de bicicletas en guardería para terminales donde exista gran demanda y el espacio lo permita.
- Se sugiere la colocación de portabicicletas o bicicleteros ya que proporcionan un lugar simple, de costo relativamente bajo y pueden contener una gran cantidad de bicicletas en un espacio relativamente pequeño.
- El sector deberá contar con iluminación para evitar hechos de vandalismo y delictivos.



Dr. Diego A. ~~Morillo~~  
Ministro de Transporte de la Nación



*Dársenas de paradas de transporte público:* se recomienda destinar un sector para permitir el estacionamiento de vehículos de servicio de transporte público de colectivos urbanos en el entorno más cercano a la terminal.

Un aspecto a tener en cuenta es que dicho espacio no debe interferir con el funcionamiento de la terminal, evitando el entrecruzamiento con los servicios de ómnibus que operan dentro del predio.

*Dársena para regulación de taxis, remises y transfer – Exterior:* se recomienda disponer un área destinada al estacionamiento de taxis, transfer y remises para recoger y dejar usuarios en la terminal.

El espacio de dársenas deberá estar bien señalizado e iluminado para un buen entendimiento del usuario y con las dimensiones adecuadas según demanda y normativas.

Dicho sector, deberá evitar conflictos con el funcionamiento y circulación de los ómnibus que operan en la terminal.

*Área de estacionamiento:* se recomienda disponer de un espacio de estacionamiento para vehículos particulares. Los requerimientos de estacionamiento dependerán del tamaño de la terminal y de servicios, pues las modalidades de acceso son diferentes.

Como criterio básico de dimensionamiento se podrán asumir 10 lugares por cada dársena de ómnibus que haya en la terminal.

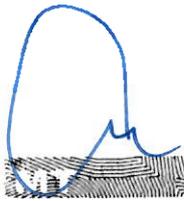
*Circulación en la terminal:* el espacio deberá ser ante todo legible y fácil de entender para el usuario, garantizando circulaciones francas evitando cualquier tipo de obstáculo que interfiera las vías de circulación. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera.

Se requiere que todas las terminales sean accesibles, incluyendo disposiciones tanto para personas con discapacidades de movilidad, como para personas con otros trastornos sensoriales, cognitivos u otros impedimentos, incluyendo limitaciones visuales y auditivas.

Las circulaciones que articulan los distintos sectores deberán contemplar la mínima distancia de recorrido y cambios de nivel, libre de obstrucciones, espacios muertos u ocultos.

Se deberá instalar un sistema de señalética, que permita un rápido entendimiento de la terminal por parte del usuario. Es importante que las rutas dentro de la terminal sean claramente identificables.

El diseño de los accesos peatonales y la prioridad otorgada al peatón, es fundamental. Las vías deberán ser directas, con cruces seguros y correcta iluminación, que permitan una buena integración de la estación con el entorno inmediato y una articulación con los distintos modos de transporte de la zona.



**Dr. Diego A. Giuliano**

Ministro de Transporte de la Nación



*Accesibilidad al medio físico:* se debe garantizar un acceso adecuado a las estaciones para todos los usuarios mediante el diseño simple, funcional, flexible, de dimensiones apropiadas, y atendiendo a las necesidades de personas con movilidad reducida. Se deberá también proponer la instalación de señalética accesible, para personas con capacidades reducidas, incluyendo señalización de tipo táctil y sonora. De este modo, se logrará optimizar el confort, la satisfacción y la seguridad total de los pasajeros.

Se recomienda el diseño de infraestructura que incluya vados, escaleras, y rampas con pendientes y descansos adecuados; planos hápticos, baldosas podotáctiles, solados guía, apoyos isquiáticos, asientos en zonas de espera, para facilitar la circulación y ubicación de personas con movilidad reducida.

*Accesibilidad Universal:* se deben diseñar terminales de ómnibus que puedan garantizar la accesibilidad y permanencia segura de todos los usuarios.

Prever diseños que tengan en cuenta medidas de seguridad, como: la incorporación de anchos libre de paso seguros, la eliminación de barreras y escondites en las circulaciones; túneles y puentes inseguros, paredones extensos, la falta de visibilidad, espacios ocultos y las aglomeraciones de gente.

Se recomienda identificar el programa de necesidades de los usuarios que viajan acompañando niños o personas mayores. Se debe garantizar la infraestructura y el mobiliario necesarios para adecuar el diseño de las terminales proveyendo accesos, circulaciones, boleterías, sanitarios, y espacios de espera que permitan el uso de cochecitos y que respondan a las necesidades de familias con menores, así como carros que faciliten la carga de equipaje.

*Señalización:* Para que las terminales puedan ser interpretadas fácilmente como infraestructura pública al servicio de la comunidad, las propuestas deben transmitir una identidad institucional. La señalización deberá:

- Informar sobre las funciones básicas de la terminal.
- Identificar visualmente todos los sectores generales y particulares de cada sector.
- Otorgar funcionalidad a las leyendas y los símbolos para hacerlos legibles y fácilmente comprensibles para cualquier observador.

Otorgar al sistema un carácter nacional, por la naturaleza del sistema público, su función y su jurisdicción y por la escala de las áreas de influencia de las terminales.

Utilizar señalética accesible, introduciendo textos en braille, sonido, solados guía, etc.

*Perspectiva de género:* Implementar medidas de prevención, atención y acceso a la denuncia para que las mujeres y diversidades que transiten en las terminales de ómnibus (TALMD) y sus entornos puedan utilizar servicios de transporte libres de violencia;

Se sugiere que las jurisdicciones locales dispongan en las terminales de ómnibus (TALMD) espacios físicos exclusivos dentro de las mismas para el MINISTERIO DE LAS MUJERES, GÉNEROS Y

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
20

DIVERSIDAD (MMGyD), quien articulará y definirá la necesidad con los gobiernos locales de modo que se incluyan módulos de atención y denuncia, que serán atendidos por personal femenino.

Implementar medidas de seguridad para la movilidad de las mujeres y diversidades como la incorporación de anchos libre de paso seguros, y la eliminación de barreras y escondites en las circulaciones; túneles y puentes inseguros; falta de visibilidad; y aglomeraciones de gente dentro de las terminales, y en sus entornos inmediatos.

Se sugiere que la jurisdicción incorpore sistemas de monitoreo en sectores estratégicos de las terminales de ómnibus (TALMD), que permitirán combatir entre otros, la trata de personas.

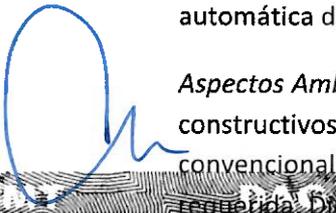
Identificar y priorizar el programa de necesidades según la movilidad del cuidado, es decir, de acuerdo a las usuarias y usuarios que se trasladan con niños, niñas y/o con personas mayores, construyendo la infraestructura y mobiliario necesarios para adecuar el diseño de las terminales de ómnibus (TALMD) de acuerdo a este tipo de viajes.

Proveer accesos, circulaciones, boleterías, sanitarios y espacios de espera que permitan el uso de mobiliario (coches para bebés) y cubran las necesidades de las personas usuarias que se desplazan con niños y niñas, así como carros para carga de equipaje.

Se sugiere que la jurisdicción contemple, en función de la jerarquía de las terminales de ómnibus (TALMD), asientos reservados para embarazadas, espacios lúdicos infantiles, cambiadores de bebés implantados en espacios estratégicos para garantizar la utilización de todas las personas, espacios de lactancia funcionales, cómodos y limpios, entre otros.

Garantizar el acceso al uso de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) como una herramienta útil para las personas usuarias del transporte, particularmente las mujeres y diversidades desde donde pueden documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayuda. En las terminales de ómnibus (TALMD) se deberá garantizar un servicio de conectividad WIFI de acceso libre y gratuito. Asimismo, se debe contar con dispositivos para la carga automática de tarjeta electrónica de transporte público y de corresponder, cajeros automáticos.

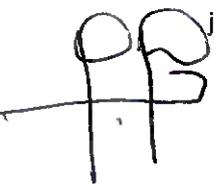
*Aspectos Ambientales y Sostenibilidad:* Las terminales podrán contemplar aquellos requerimientos constructivos para lograr una mejor eficiencia energética, minimizar el uso de las energías convencionales, generar energía in situ si es posible y hacer uso racional de la energía final requerida. Dichas infraestructuras, podrán ser provistas posteriormente por la jurisdicción.

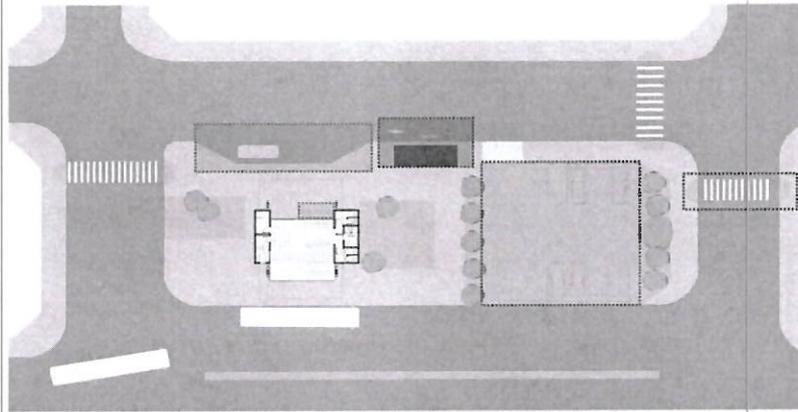
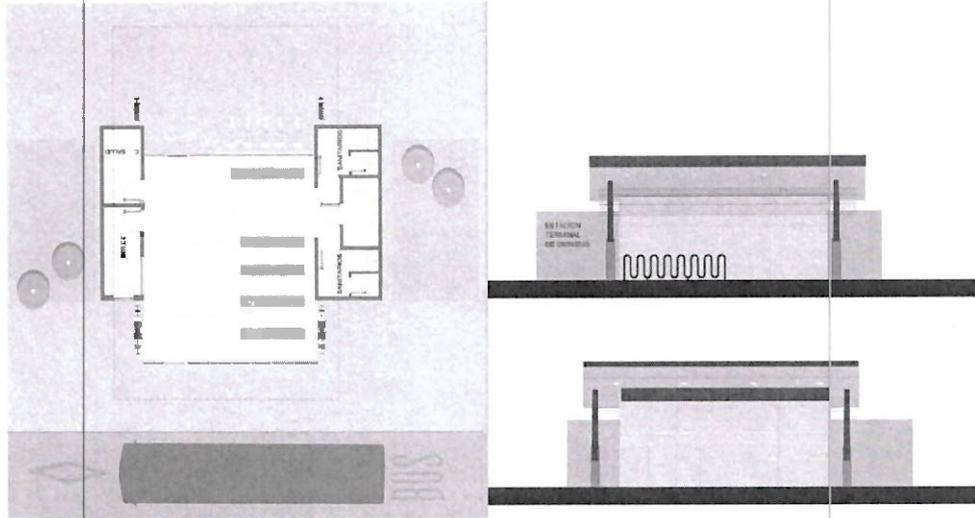


Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

## EJEMPLOS

El proyecto prevé la adopción de distintas tipologías de terminales que ofrecen la posibilidad de desarrollar diversos prototipos en función de la demanda local y los servicios de transporte de pasajeros en el contexto de su inserción urbana y los usos de suelo con los que cuenta cada jurisdicción.

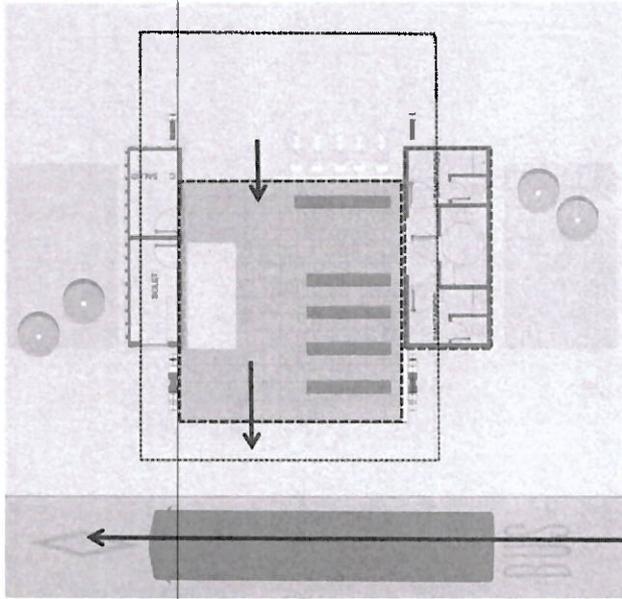




- Sector parada de transporte público
- Sector estacionamiento vehicular
- Sector Dársena de ascenso y descenso de pasajeros (taxis, remises, autos, etc.)
- Cruces señalizados con vados
- Sector bicicletas

Handwritten signature in black ink.

  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación

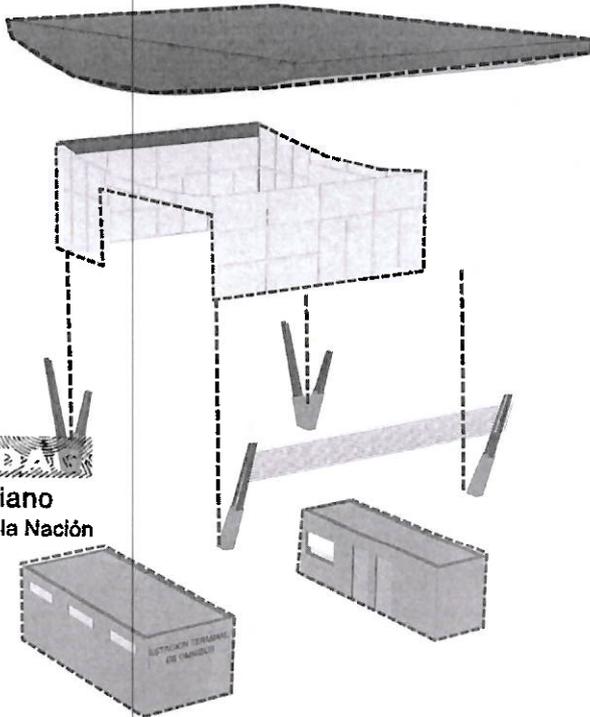


- Acceso
- ▭ Sector de espera 40 pax
- ▭ Espacio de acumulación
- ▭ Cubierta para protección
- Salida a sector de ómnibus
- Dársena pasante

**Núcleo Operativo:**

Este elemento, estará materializado por un sistema constructivo tradicional capaz de crecer y decrecer en sus dimensiones según los requerimientos del programa de necesidades definido.

- ▭ Sanitarios
- ▭ Oficinas



**Cubierta**

Compuesta por una estructura metálica liviana de columnas y vigas reticuladas, y un cerramiento horizontal de chapa con pendiente en un sentido con las proporciones adecuadas para brindar protección a los pasajeros en espera, ante el clima y el asoleamiento del sitio de emplazamiento a su vez jerarquiza la terminal, permite voladizos que den respuesta al acceso de escala peatonal así como al sector de ómnibus.

**Cerramiento vidriado**

permiten una clara lectura espacial para el usuario, y genera un aporte desde el punto de vista de la seguridad y permite el ingreso de luz natural.

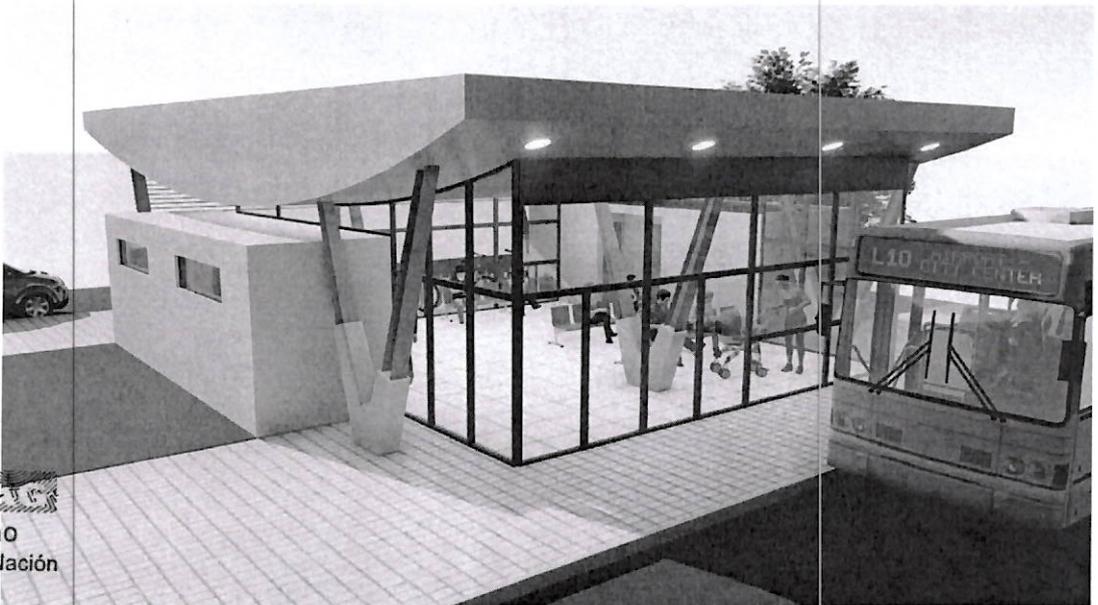
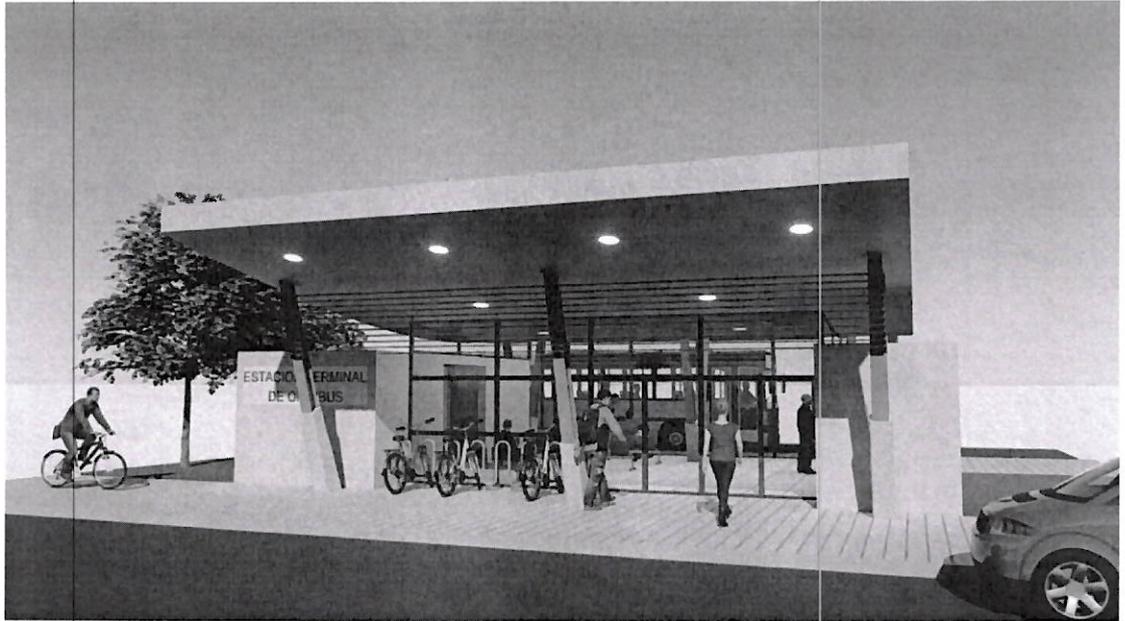
**Estructura**

Se plantea una estructura independiente que no interfiera con las circulaciones y que sea de fácil montaje.

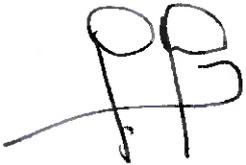
**Núcleos de servicios**

Este elemento, estará materializado por un sistema constructivo tradicional capaz de crecer y decrecer en sus dimensiones según los requerimientos del programa de necesidades definido.

Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



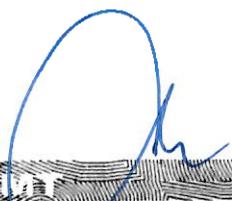
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación



## CUESTIONARIO TERMINALES DE ÓMNIBUS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA (TALMD)

Considerando lo expuesto en los lineamientos anteriores, se propone a continuación un conjunto de preguntas con la finalidad de orientar y completar la información básica requerida para la presentación de la solicitud de asistencia técnica, económica y financiera.

1. ¿Actualmente la jurisdicción tiene terminales de ómnibus de media o larga distancia? (En caso afirmativo, adjuntar mapa con ubicación)
2. ¿Con qué localidades se vincularía la nueva terminal de ómnibus de larga y media distancia de su jurisdicción? (Describir)
3. ¿Cómo describiría la integración de la nueva terminal con el centro urbano del Municipio en términos de conectividad y ubicación? (Describir)
4. ¿La terminal contempla la integración con otros modos de transporte (Por ej. autos particulares, taxis/remises y transporte público)? (En caso afirmativo, describir y adjuntar mapa con ubicación)
5. Adjunte un plano que muestre los recorridos de los buses de larga/media distancia que entran y salen de la terminal propuesta en el marco de su entorno y su localidad. (Adjuntar mapa)
6. ¿Cuáles son los principales motivos de viajes entre las localidades que conectaría la terminal? (Describir)
7. ¿Cuáles es la demanda y oferta estimada de viajes y servicios? (Describir y adjuntar: cantidad de servicios de ómnibus promedio diarios en temporada alta, baja y anual; cantidad de empresas de ómnibus que operarían; cantidad promedio de pasajeros diarios en temporada alta, baja y anual)
8. ¿Dispone de estudios planos y esquemas preliminares que demuestre que el proyecto que se propone tiene la capacidad de satisfacer la demanda? (Adjuntar)
9. ¿Puede la capacidad actual de la infraestructura vial soportar el aumento de tránsito generado por la construcción del proyecto y la circulación de buses de larga distancia? (Describir)
10. ¿Se consideran necesarias mejoras o cambios en la red vial en el entorno y accesos a la terminal propuesta? (Describir)
11. ¿Existe infraestructura aeroportuaria o ferroviaria de pasajeros en las proximidades de la localidad? (En caso afirmativo, adjuntar el mapa de sus cercanías y los tiempos estimativos de viajes desde/hacia esos nodos)
12. ¿Existe información topográfica georreferenciada del sitio del proyecto? (Adjuntar planchetas, imágenes satelitales, etc.)
13. ¿Existe un estudio geotécnico preliminar del suelo? (Adjuntar)
14. ¿La gestión de la terminal será exclusivamente pública o privada o de capitales mixtos, etc.? (Describir)
15. ¿Se contempla un programa de mantenimiento de la infraestructura y de los servicios de la futura terminal? (Adjuntar: quien se hará cargo del mantenimiento, estudio, costos, ítems, etc.)
16. En caso de prever la sinergia con otra tipología del PIN o de otros Programas con efectos intermodales y para optimizar la administración y el mantenimiento, indicarlo.

  
Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte de la Nación

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
25

## PROYECTO MICROESTACIONES BARRIALES (MIBA)

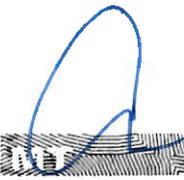
El presente apartado tiene como objetivo proporcionar lineamientos a las jurisdicciones para la presentación de la documentación respaldatoria que deberá enviar al Ministerio de Transporte de la Nación para la solicitud de asistencia técnica y financiera para el desarrollo del Programa. Tal como fuera mencionado, y en virtud de la Resolución MTR N° 175/2021, dicha información permitirá la evaluación por parte de la Secretaría de Planificación de Transporte y el posterior desarrollo de los proyectos que tengan los municipios de implantación de Microestaciones Barriales en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

El Proyecto Microestaciones Barriales (en adelante, MIBA) apunta a generar desde el transporte público nuevas centralidades e intermodalidad en barrios mayormente residenciales de la periferia de las ciudades o áreas metropolitanas, que tengan carencias de infraestructura y servicios urbanos y, en consecuencia, sean dependientes de las zonas que concentran la mayor parte de los equipamientos urbanos.

En efecto, son los habitantes de esos barrios los que dependen en mayor medida del transporte público para acceder al trabajo, la educación, la salud, el esparcimiento y el consumo. A lo que se suma que, por la situación periférica, los tiempos de viaje son mayores y los horarios de salida y llegada de los pasajeros de/a su barrio los vuelven más inseguros.

Ante esa situación, se destaca que la presencia del Estado con servicios básicos como la salud o la educación en el territorio se garantiza por medio de condiciones de seguridad (fuerzas de prevención policial, sea esta federal o provincial) y de acceso a través del transporte automotor regular masivo (como servicio público concesionado). El patrullero y el colectivo son los elementos que llegan más profundo en la capilaridad barrial.

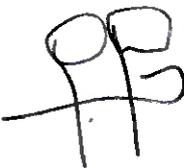
Es por ello que la MIBA representa un concepto distintivo respecto de la parada o refugio. En efecto, se trata de una estación, donde los pasajeros cuentan con determinados elementos de confort y seguridad para la espera: protección contra el clima, tótem de recarga SUBE, eventualmente máquina de vending y cajero automático, etc.; así como oficina policial que suple al patrullero estacionado en una esquina y, es recomendable, alguna oficina pública del municipio que funcione como ventanilla única).

  
Dr. Diego A. Giuliano

Ministro de Transporte de la Nación

El objetivo es que el pasajero no solamente tenga un lugar de espera guarecido y cómodo, sino un lugar de asistencia y servicios. Que pueda pagar facturas, consultar y realizar trámites, que acceda, en los casos en que así se articule, incluso a vacunarse o sacar un turno médico.

De tal forma, la MIBA funciona como una estación barrial de pequeña escala. Una Microestación Barrial, que parte del concepto de "ciudades dentro de ciudades" (Currie, 1970) planteado para encarar los desafíos del crecimiento en áreas metropolitanas latinoamericanas, y donde el primer

  
IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
26

principio es el de jerarquizar el territorio para que, progresivamente las actividades que hacen a la dependencia funcional del centro se radiquen en esos espacios que hoy conforman la periferia. Así entonces, a partir de la concentración de movimientos y de la seguridad que aporte cada MIBA, podrá estimularse el desarrollo comercial y de servicios de la zona en general. Se potenciará la instalación de comercios y actividades complementarias, formando un pequeño centro donde antes solo había una zona o barrio mayormente residencial.

Asimismo, MIBA colabora con los premisas de los Objetivos y Metas del Desarrollo Sostenible (ODS), esto es, lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, a partir de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

## Objetivos

- Garantizar mejores condiciones de accesibilidad y conectividad al transporte y servicios.
- Generar desde el transporte público nuevas centralidades e intermodalidad en barrios mayormente residenciales de la periferia de las ciudades o áreas metropolitanas.
- Brindar a los pasajeros elementos y condiciones de confort y seguridad en la espera.
- Ofrecer al pasajero un lugar de asistencia y servicios.

## Lineamientos

El enfoque estratégico de las estaciones MIBA debe contemplar como ejes la accesibilidad, la diversidad de género y la sustentabilidad ambiental. Para ello se plantean lineamientos que orientan el proceso de planificación integral de los potenciales sitios para el desarrollo e implantación de estaciones MIBA como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes **lineamientos principales** que orientan el proceso de planificación integral para el desarrollo e implantación de estaciones MIBA:

El desarrollo de las MIBA está dirigido a aquellos municipios que tienen la necesidad de mejorar la movilidad urbana, seguridad y descentralización de las actividades administrativas y de servicios.

- El desarrollo de las MIBA está dirigido a aquellos municipios que tengan servicios actuales de transporte automotor público urbano y suburbano.
- El desarrollo de las MIBA está dirigido a aquellos municipios que dispongan de espacios como ser una plaza, un lote baldío o en la vereda con un ancho propicio y con servicios básicos (tales como: electricidad, agua, internet, etc.) para la implantación de dichos proyectos.

Además, cada jurisdicción que solicite la Asistencia Técnica, Económica y Financiera del Ministerio de Transporte de la Nación, deberá realizar una presentación que contenga información al respecto de los siguientes ejes:

1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS
2. TRANSPORTE, GENERO, MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL
3. IMPLANTACIÓN: ESPACIO PÚBLICO DISPONIBLE Y ACCESIBILIDAD
4. INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD DE SERVICIOS
5. DISEÑO DE ARQUITECTURA MODULAR

### 1. CONTEXTO TERRITORIAL CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

La MIBA, por las condiciones de seguridad y vinculación que ofrece, se recomienda principalmente para zonas barriales (entre 600 y 1.000 metros de influencia) que se encuentren alejadas del centro de la ciudad y que, a su vez, requieran por su nivel de dependencia de otros barrios o áreas centrales, la incorporación de ciertos servicios para potenciar la descentralización territorial/urbana.

Para considerar la ubicación de una MIBA se recomienda contemplar en la zona los siguientes aspectos y componentes:

<i>Componentes del entorno</i>	<i>Entregables sugeridos</i>
<b>Zona barrial:</b> área de influencia MIBA (e/ 600 a 1000 m).	Describir zona de ubicación (residencial, comercial, mixto, caracterizar atractores de viajes).
<b>Actividades, equipamientos urbanos próximos y otros atractores de movilidad:</b> educación, salud, administración pública, industrias, comercios.	Identificar necesidades particulares según caso (accesibilidad, horarios, perspectiva de género, oferta de servicios complementarios).
<b>Distancia y condiciones de viaje (tiempo, frecuencia, tarifa) al centro de la ciudad o zonas que concentran la mayor parte de los equipamientos urbanos.</b>	Dimensionar, proyectar y priorizar zonas no centrales y que por su lejanía y/o vulnerabilidad requieran mayor presencia estatal (por ej. barrios populares, nuevos barrios periféricos, áreas relegadas, etc.)
<b>Densidad poblacional y tendencias de crecimiento.</b>	
<b>Características socioeconómicas, de vulnerabilidad y dependencia del transporte público.</b>	Identificar zonas con indicadores de vulnerabilidad social (ej: NBI, déficit habitacional).
<b>Distancia a comisaría/equipamiento de seguridad y zonas con altos índices de inseguridad.</b>	Priorizar zonas con déficit de servicios de seguridad.

  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación



## 2. TRANSPORTE, GENERO, MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La MIBA se localiza sobre una parada de transporte, en zonas con alta demanda de transporte público o zona asociada a posibles cambios de líneas de transporte para potenciar la conectividad a los barrios.

Para evaluar la pertinencia de una MIBA se recomienda contemplar los siguientes aspectos y componentes:

- Paradas próximas y líneas de colectivo; así como posibilidad de cambios de recorrido.
- Transacciones diarias o cuantificación pasajeros/día.
- Oferta de transporte público y principales alternativas intermodales en la localidad.
- Recorridos de las líneas/ramales del sistema Autotransporte Pública Urbano.
- Perfil de los usuarios de la zona con posibilidad de potenciar la intermodalidad (bici-colectivo; moto-colectivo; auto-colectivo).

En la tabla se describe cada componente y posibilidad de análisis.

Componentes de transporte	Entregables sugeridos
Paradas próximas Líneas de colectivo Transacciones diarias	Dimensionar cantidad de usuarios, priorizar localización, proyectar cambios de recorridos para atender la mayor cantidad de líneas y paradas (MIBA como <i>hub</i> ). Identificar demanda de viajes y servicios posibles en la MIBA
Oferta de transporte público en la localidad	Describir la localización para potenciar la red de transporte (colectivo-tren, colectivo-micro, colectivo-lancha). Evaluar la MIBA con equipamiento intermodal (ej: bicicletero, parada de taxis/remis, espacio para motos).
Principales alternativas intermodales en la localidad Perfil de los usuarios de la zona con posibilidad de potenciar la intermodalidad (bici-colectivo; moto-colectivo; taxi/colectivo)	
Recorridos de las líneas/ramales del sistema Autotransporte Pública Urbano.	Informe con mapa para localizar y analizar las implantaciones de la MIBA

*Perspectiva de género:* Implementar medidas de prevención, atención y acceso a la denuncia para que las mujeres y diversidades que transiten en las MIBA y sus entornos puedan utilizar servicios de transporte libres de violencia;

Se sugiere incorporar en las MIBA cartelera con difusión sobre distintas temáticas que promuevan la igualdad de oportunidades y la eliminación de las desigualdades y violencias por motivos de género.

Se recomienda implementar medidas de seguridad para la movilidad de las mujeres y diversidades como la incorporación de anchos libre de paso seguros, y la eliminación de barreras y escondites en las circulaciones; túneles y puentes inseguros; falta de visibilidad; y aglomeraciones de gente dentro de las MIBA y en sus entornos inmediatos.

Se sugiere incorporar sistemas de monitoreo en sectores estratégicos de la terminal, que permitirán combatir entre otros, la trata de personas.

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
29

Se recomienda identificar y priorizar el programa de necesidades según la movilidad del cuidado, es decir, de acuerdo a las usuarias y usuarios que se trasladan con niños, niñas y/o con personas mayores, construyendo la infraestructura y mobiliario necesarios para adecuar el diseño de las MIBA de acuerdo a este tipo de viajes.

Garantizar el acceso al uso de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) como una herramienta útil para las personas usuarias del transporte, particularmente las mujeres y diversidades desde donde pueden documentar y reportar casos de violencia, áreas inseguras y solicitar ayuda. En las MIBA se deberá garantizar un servicio de conectividad WIFI de acceso libre y gratuito. Asimismo, se debe contar con dispositivos para la carga automática de tarjeta electrónica de transporte público.

*Aspectos Ambientales y Sostenibilidad:* Las MIBA podrán contemplar aquellos requerimientos constructivos para lograr una mejor eficiencia energética, minimizar el uso de las energías convencionales, generar energía in situ si es posible y hacer uso racional de la energía final requerida. Dichas infraestructuras, podrán ser provistas posteriormente por la jurisdicción.

### **3. IMPLANTACIÓN: ESPACIO PÚBLICO DISPONIBLE Y ACCESIBILIDAD**

Tener en cuenta que existen distintas posibilidades de implantación de una MIBA en un entorno urbano en función de las necesidades. Los sitios más adecuados para ello podrán ser por ejemplo una plaza, un lote baldío o en la vereda, contemplando según los requerimientos de servicio y la dinámica de movilidad de la red vial, las dimensiones y elementos de seguridad necesarios.

En correspondencia con la implantación se recomienda contemplar:

- *Espacio mínimo según tipologías.*
- *Estudio del terreno soporte, suelos y estudios de interferencias (postes lumínicos, alcantarilla, semáforo, cartelería, etc.), evaluando la necesidad de reacondicionamiento del terreno de emplazamiento.*
- *Seguridad vial: en los casos que sea necesario la implantación de la MIBA totalmente sobre la vereda o parcialmente sobre la calzada, se deberán adoptar medidas de seguridad para advertir a los vehículos el cambio de geometría en el carril y la presencia de la MIBA.*
- *Contemplar espacio en entorno inmediato para el adecuado uso de los servicios MIBA.*

### **4. INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD DE SERVICIOS**

El sitio de emplazamiento de la MIBA deberá contar con conexión de servicios básicos (electricidad, agua potable, conexión a internet, etc.).

Aquellos módulos MIBA que contemplen servicio de sanitarios se recomiendan en aquellas ubicaciones dentro del municipio donde se disponga de conexión a la red de agua y red cloacal.

### **5. DISEÑO DE ARQUITECTURA MODULAR**

La materialización de la MIBA contempla 2 alternativas de sistemas constructivos: contenedores marítimos de 20 y/o 40 pies, o la fabricación de una estructura metálica a través de módulos

independientes y encastrables. La Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte evaluará en conjunto con la jurisdicción el sistema constructivo a implementar, o la combinación de los mismos, según parámetros como: el espacio disponible para el emplazamiento, el programa de necesidades, disponibilidad del material, mano de obra y capacitación disponible, entre otros. (ver tabla 1 comparada con condicionantes claves).

Se detalla para cada alternativa los requerimientos básicos:

**1) Sistema con Contenedores marítimos:** unidad de 20 pies (6.05m x 2.43m, h:2.59m) unidad de 40 pies (12.19m X 2.43m, h:2.59m). Se procederá a la adecuación de los mismos mediante:

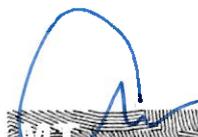
- Colocación de las aislaciones correspondientes en los laterales y techo.
- Revestimiento del lado interno en piso, techo y laterales
- Colocación de puertas y ventanas según diseño
- Instalación eléctrica completa, embutida, con cables antillama, tomas, térmicas y disyuntores
- Instalación de agua fría
- Instalación cloacal

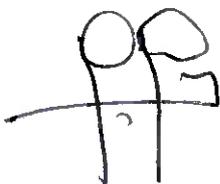
**2) Sistema con estructura modular:** módulo base (8.40m x 2.40m, h: 2.60m) compuesto por un bastidor estructural de piso y techo con pilares y esquineros. El módulo comprende:

- Cubierta compuesta por techo y cielorraso, con las aislaciones correspondientes.
- Cerramientos laterales con paneles modulares. Panel "cerramiento", panel "acceso" con puertas y panel "ventilación" con ventanas. Los paneles exteriores contarán con sus correspondientes aislaciones.
- Instalación eléctrica completa, embutida, con cables antillama, tomacorrientes, térmicas y disyuntores.
- Instalación de agua, saneamiento y desagües.

**Tabla 1. Comparación diseños**

VARIABLE EVALUACIÓN	CONTAINER	ESTRUCTURA METÁLICA MODULAR
ADAPTABILIDAD	BAJA (estructuras monolíticas fabricadas en acero) medida estándar-	ALTA (entramado estándar o variable s/necesidad)
ESCALABILIDAD	SI	SI
TRABAJOS IN SITU, TRASLADO Y EMPLAZAMIENTO	montaje industrializado 1) Evaluación de entrada de camión y grúa 2) Preparación de base 3) Ubicación mediante grúa	sistema de construcción en seco 1) Preparación de base 2) ensamble
ECONOMÍA DE MATERIALES REUTILIZACIÓN	100% = máximo aprovechamiento materiales / montaje	nuevos / reubicación con proceso de ensamble
MANTENIMIENTO	Estructura extremadamente resistente, liviana y duradera. Solidez y larga duración, esto implica costos de mantenimientos muy bajos.	Requiere mantenimiento

  
**Dr. Diego A. Giuliano**  
 Ministro de Transporte de la Nación



IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
 31

## EJEMPLOS

### *Referencia al programa de necesidades*

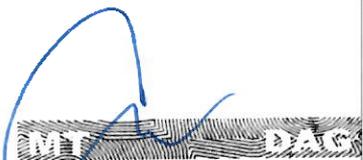
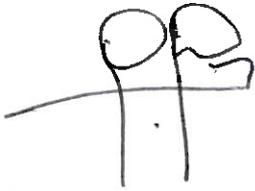
A continuación, se detalla, a modo de referencia, una lista de servicios del programa de necesidades que la MIBA puede integrar según las demandas de la zona barrial y se desarrollan diferentes prototipos.

#### *Servicios comunes*

- Sistema de monitoreo y video-vigilancia urbana.
- Oficina policial.
- Wi-fi gratuito en el ámbito de la MIBA.
- Tótem de validación de las recargas SUBE.
- Información publicada y certera de los horarios de los servicios.

#### *Otros Servicios según requerimientos*

- Comercio (kiosco, puesto de diarios y revistas, cafetería, etc)
- Servicio de pago de boletas y facturas de servicios domiciliarios.
- Cajero automático
- Lockers (casilleros) para la guarda de pertenencias/última milla.
- Máquina de vending (expendio automático de golosinas, café, jugos)
- Guardería de bicicletas
- Sala de primeros auxilios / Vacunatorio
- Vinculación a estacionamiento para automóviles y/o motos particulares.
- Servicio de remises o taxis seguros, con parada en las adyacencias y listado de choferes.



**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

Prototipos: Imágenes, esquemas, sistema modular y núcleos

## Sistema modular - NÚCLEOS



Movilidad

Refugio

Guardería de bicis (largo plazo)

Estacionamiento de bicis (descubierto - corto plazo)



Seco

Vigilancia con personal- oficina administrativa/ información

Pequeño comercio

Vacunatorio



Húmedo

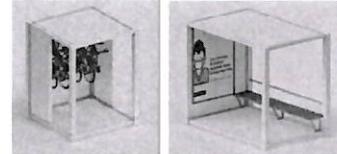
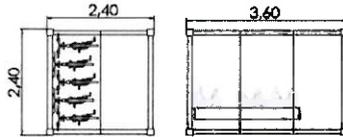
Sanitario personal y público

Comercio

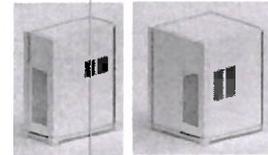
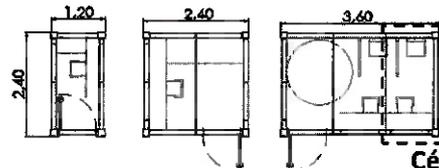
Consultorio primeros auxilios

## Sistema modular - NÚCLEOS

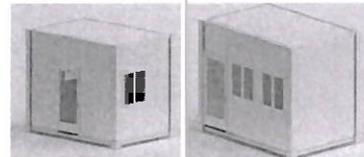
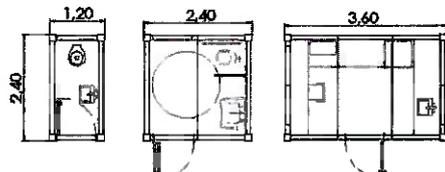
Movilidad



Seco



Húmedo

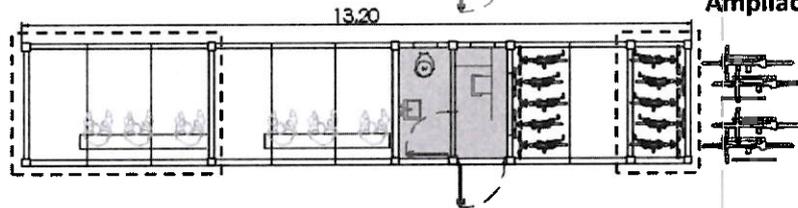
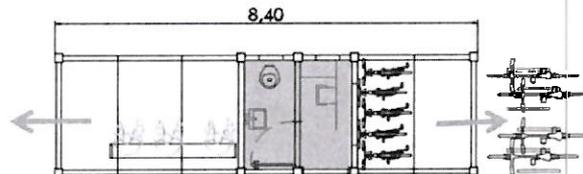


Célula 1.2m

## Composición y ampliación

MÓDULO 1

Movilidad + vigilancia

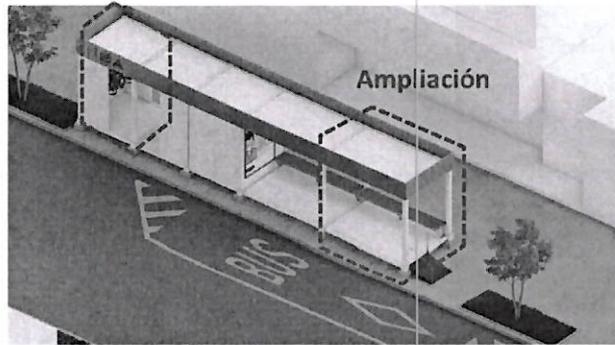
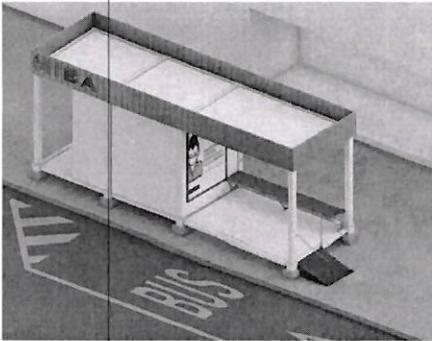


Ampliación

Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

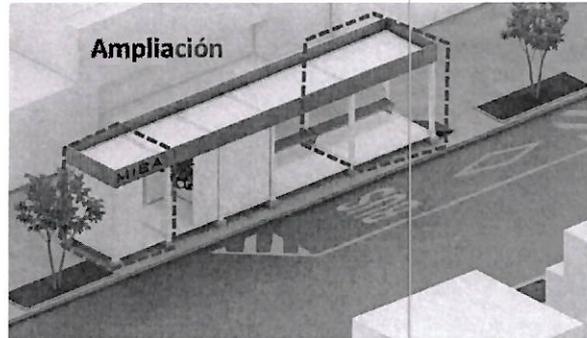
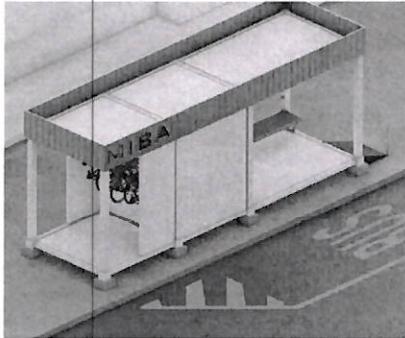
## Composición y ampliación

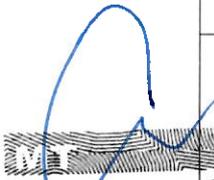
PROTOTIPO  
MIBA



## Composición y ampliación

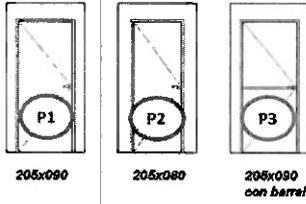
PROTOTIPO  
MIBA



  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

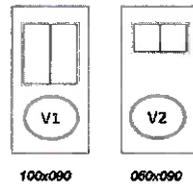
## Sistema modular – PANELES

### Panel acceso



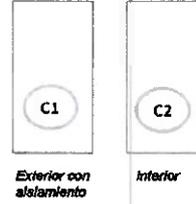
**PA**  
Puerta interior  
Puerta exterior

### Panel ventilación



**PV**  
Ventana chica – sanitarios  
Ventana grande -

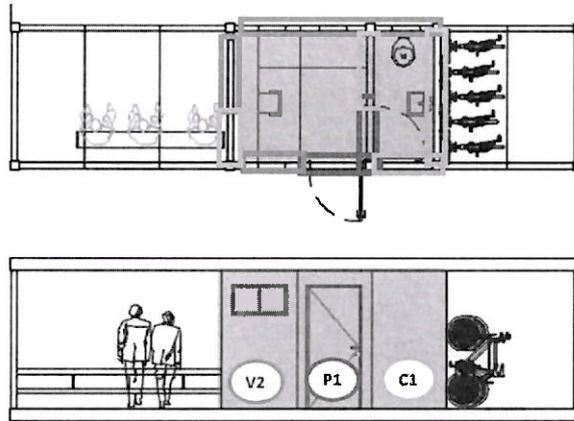
### Panel cerramiento



**PC**  
Exterior - con aislación  
Interior - de subdivisión

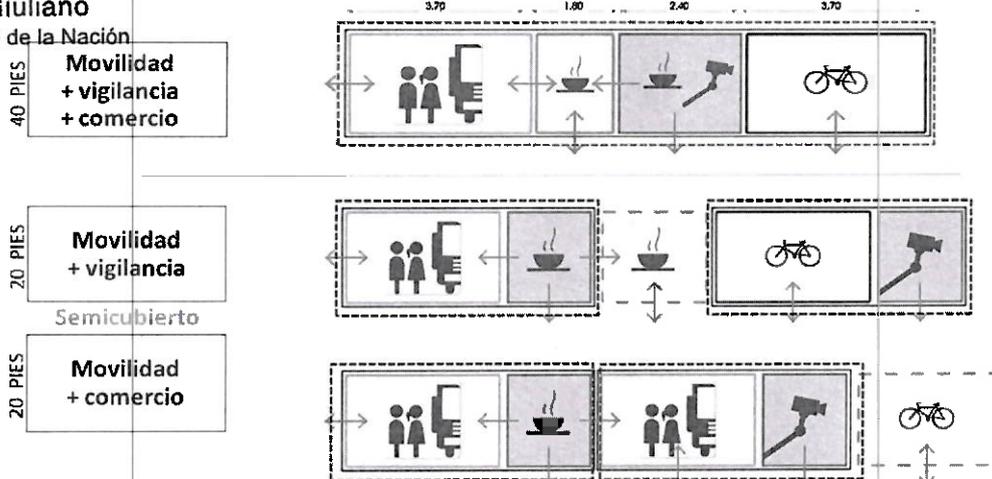
## Sistema modular – PANELES

PA  
PV  
PC



**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

## Contenedor marítimo



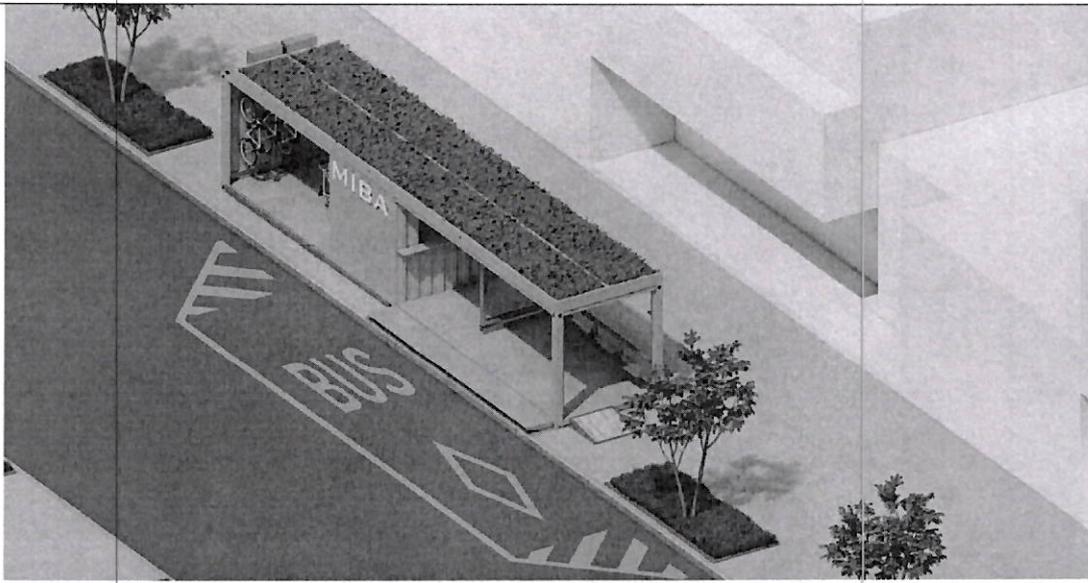
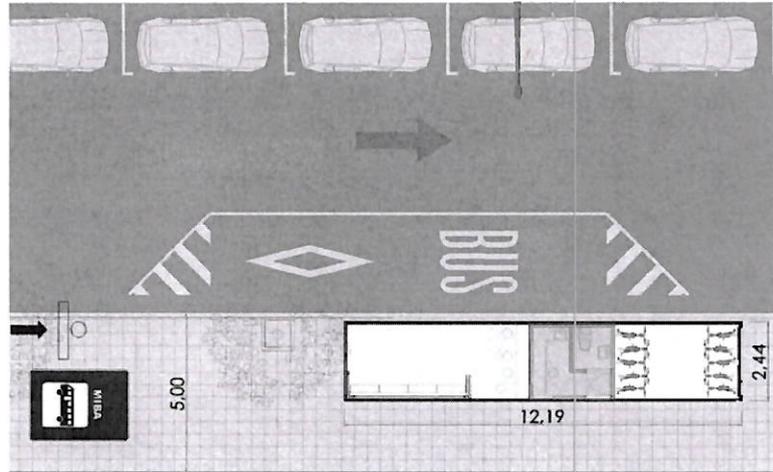
# Contenedor marítimo

PROTOTIPO  
MIBA:

40 PIES

Movilidad  
+ vigilancia

Ubicación sobre  
vereda



**Dr. Diego A. Giuliano**  
Ministro de Transporte de la Nación

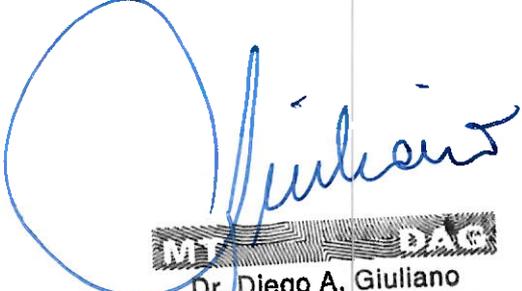
## CUESTIONARIO PROYECTO MICROESTACIONES BARRIALES (MIBA)

Considerando lo expuesto en los lineamientos anteriores, se propone a continuación un conjunto de preguntas con la finalidad de orientar y completar la información básica requerida para la presentación de la solicitud de asistencia técnica, económica y financiera.

1. Describir los núcleos barriales a servir considerando el radio de influencia de cada MIBA con datos demográficos.
2. Describir los sitios detectados para las eventuales implantaciones de MIBA (la infraestructura urbana y del transporte público, accesibilidad, etc.)
3. ¿Dispone de un mapa de las paradas/ refugios existentes? (En caso afirmativo, adjuntar el mapa de sus ubicaciones)
4. ¿Existe algún tipo de uso actual o futuro que pueda generar conflictos con la implantación de una MIBA (ej.: conflictos de tránsito, interferencias servicios, etc.)? (Describir)
5. ¿Existe un programa asociado a la construcción o mantenimiento de paradas/refugios? (Describir)
6. ¿Existen programas y/o proyectos conexos de carácter municipal, provincial o nacional (ej.: de mantenimiento de calles, seguridad vial, etc.)? (Describir)
7. ¿Existe una coordinación con municipalidades vecinas o autoridades provinciales para establecer criterios de paradas entre distintas jurisdicciones? (Para situaciones metropolitanas solamente, en caso afirmativo describir)
8. Describir los atractores locales en el área de influencia de implantación (radio de 1.000 m) de:
  - a) salud: hospitales y centros de atención primaria
  - b) educación: escuelas primarias y secundarias y universidades
  - c) seguridad: garitas policiales, comisarías, circuitos de patrulleros
  - d) administración: juzgados de paz, tribunales, dependencias de gobierno nacional, provincial o municipal
  - e) comercio: comercios, kioscos, cajeros automáticos, etc.
  - f) transporte: identificación de estacionamientos de motos y autos, zona de espera de taxi, remisería, guardería de bicicletas o estaciones de bicicletas públicas.
9. Indicar los servicios de transporte público y su frecuencia. (Adjunte un informe, con mapas, una tabla con direcciones indicativas)
10. En caso de prever la sinergia con otra tipología del PIN o de otros Programas con efectos intermodales y para optimizar la administración y el mantenimiento, indicarlo.



CR. OSCAR A. SANTARELLI  
INTENDENTE  
Municipalidad de Villa Gral. Belgrano

  
  
Dr. Diego A. Giuliano  
Ministro de Transporte de la Nación

IF-2021-67710631-APN-DNPTPCYL#MTR  
37



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Convenio firma ológrafa**

**Número:**

**Referencia:** CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA MUNICIPALIDAD DE VILLA GENERAL BELGRANOEX-2022-  
120290470- -APN-DGD#MTR

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 65 pagina/s.