



H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas

Bolívar, 20 de septiembre de 2022

AL DEPARTAMENTO EJECUTIVO

REF. EXP. N° 8336/22

**EL H. CONCEJO DELIBERANTE EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES
SANCIONA CON FUERZA DE**

= ORDENANZA N° 2831/2022 =

ARTÍCULO 1º: Convalidase el Convenio de Asistencia Técnica, Económica y Financiera suscripto entre la Municipalidad de Bolívar y el Ministerio de Transporte en el marco del “Programa de Movilidad Integral No Motorizada”, y que expresa: -----

**CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR, BUENOS AIRES.**

Objeto: Programa de Movilidad Integral No Motorizada

El **ESTADO NACIONAL**, a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE, representado en este acto por el señor Ministro de Transporte, Señor Alexis Raúl GUERRERA, 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 **EL MUNICIPIO DE BOLÍVAR**, representado en este acto por el Señor Intendente Marcos Emiliano PISANO, con domicilio legal en la calle Avenida Belgrano N° 11, Ciudad de San Carlos de Bolívar, Provincia de Buenos Aires, 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, por la mencionada Ley N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) se 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.

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, entre cuyas líneas de acción se encuentra la de adoptar medidas de reducción del uso del automóvil y proveer un transporte público eficiente e inclusivo y fomentar el uso de la bicicleta a través de un programa federal de transporte público individual no motorizado.

MARCOS PISANO
INTENDENTE
Municipalidad de Bolívar

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



H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas

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 no 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, 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° 266 del 6 de mayo de 2022 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se creó el "Programa de Movilidad Integral No Motorizada" 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 es definir políticas públicas atinentes a la planificación de la movilidad de una manera equitativa, implementar políticas de movilidad sustentable y adecuar espacios para brindar servicios complementarios, en los distintos ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas del país que tengan problemas de congestión y donde las elevadas tasas de motorización y la provisión de servicios de transporte público brinden la posibilidad de potenciar un cambio modal tendiente a desalentar el uso del automóvil (en adelante, el "PROGRAMA").

Que el PROGRAMA se integra por el Proyecto de Red de Vías Seguras y el Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP), cuyos objetivos, alcances, posible localización territorial, beneficios e impactos están establecidos por el Anexo I (IF-2022-29923633-APN-SSPYCT#MTR) de la Resolución N° 266/22 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que como ANEXO I integra el presente CONVENIO.

Que, por la Resolución N° 266/22 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se estableció que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL es la autoridad de aplicación del PROGRAMA (en adelante, la "AUTORIDAD DE APLICACIÓN") y la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE es su órgano responsable (en adelante, el "ÓRGANO RESPONSABLE").

Que por la Resolución N° 266/22 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se aprobaron los lineamientos conceptuales para el desarrollo de los proyectos en el marco del PROGRAMA IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR (en adelante, los "LINEAMIENTOS"), que como ANEXO II integran el presente CONVENIO.

MARCOS PISANO
SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN
INTERJURISDICCIONAL

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



H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas

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 como ANEXO III integra el presente CONVENIO.

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 "**RED DE VÍAS SEGURAS – BOLIVAR – Provincia de BUENOS AIRES**" identificado como IF-2022- 58445769-APN-DNDOT#MTR (en adelante, el "PROYECTO"), cuyo plazo de finalización es de DIEZ (10) meses, con el objetivo de planificar la movilidad de una manera equitativa, implementar políticas de movilidad sustentable y adecuar espacios para brindar servicios complementarios, en miras a potenciar un cambio modal tendiente a desalentar el uso del automóvil.

CLÁUSULA SEGUNDA: FINANCIAMIENTO

El MINISTERIO aportará a la JURISDICCIÓN hasta un monto máximo de **PESOS DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS QUINCE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y NUEVE CON NOVENTA Y CINCO CENTAVOS (\$ 239.215.559,95)** 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.

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 SEXTA del presente CONVENIO. Durante el ejercicio presupuestario 2022 se transferirá hasta el SESENTA Y CINCO POR CIENTO (65%) del monto asignado en la

MARCOS
INTE
NOVENA
Municipalidad

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 SESENTA Y CINCO POR CIENTO (65%) 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 Y CINCO POR CIENTO (35%) 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.

CLÁUSULA CUARTA: MODALIDAD DE LAS TRANSFERENCIAS

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

1. Para la primera transferencia:
 - a. Nota de solicitud presentada por la JURISDICCIÓN, suscripta por su 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.
2. Para la segunda transferencia se requiere la aprobación por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con la conformidad del ÓRGANO RESPONSABLE, de la rendición de cuentas correspondiente a la primera transferencia 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 y 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 su Autoridad Superior junto con toda la documentación respaldatoria de acuerdo con los LINEAMIENTOS.



H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas

- 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 aquélla.
- 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 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

MARCOS BISAN
INTENDENTE
Municipalidad de Bolívar

integrarán automáticamente al CONVENIO como constitutivas del PROGRAMA a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

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 IV (IF-2022-44121153-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.

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

MARCO PISANO
INTERLEN
Municipalidad de Bolívar



*H. Concejo Deliberante
Bolívar*

Las Malvinas son Argentinas

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 VEINTE (120) días corridos desde la fecha del acto de adjudicación o contratación correspondiente al PROYECTO.
2. la rendición de cuentas final en el plazo de NOVENTA (90) días corridos contados de la finalización del presente CONVENIO.

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 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 (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 de CINCO (5) días desde su requerimiento por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o en el plazo de SEIS (6) días desde su requerimiento por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, de acuerdo con lo establecido en el 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

MARZO 2019
Municipalidad de Bolívar



H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas

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 rescisión del presente convenio.

CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA: VIGENCIA

El presente CONVENIO tiene una vigencia de VEINTIDOS (22) 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 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 (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

MARCOS PISANO
INTENDENTE
Municipalidad de Bolívar

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: PUBLICIDAD

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 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:

1. 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.
2. 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 constituirá su domicilio especial electrónico y lo informará junto con una dirección de correo electrónico oficial al MINISTERIO en el plazo de TRES (3) días hábiles desde la suscripción del CONVENIO para facilitar las comunicaciones entre las PARTES. En éstas también se tendrán por válidas todas las notificaciones que se realicen.

En prueba de conformidad, las PARTES suscriben DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad de BUENOS AIRES, a los 11 días del mes de JULIO de 2022.



MARCOS PISANO
INTENDENTE
Municipalidad de Bolívar



MT ARG
Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nación

PROYECTO DE RED DE VÍAS SEGURAS (RVS)

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. Dicha información permitirá la evaluación y el posterior desarrollo de los proyectos que tengan los municipios de Redes de Vías Seguras en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

Cabe aclarar que una red de vías seguras para medios de transporte no motorizados, es un entramado de carriles con diferentes niveles de protección para los usuarios. La misma debe garantizarse por medio de una infraestructura adecuada y segura que conecte las principales áreas de origen/destino de la ciudad.

Objetivos

- Consolidar y fomentar el uso de medios de transporte no motorizados como alternativa y complemento de la movilidad urbana.
- Mejorar el espacio público con un impacto social, económico y ambiental sustentable, reduciendo niveles de congestión y contaminación.
- Mejorar la conectividad a usuarios existentes y potenciales.
- Mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte promoviendo el cambio modal desde el uso de automóvil al transporte público o hacia modos más sustentables como la bicicleta.

Lineamientos

El enfoque estratégico de las redes de vías seguras 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 desarrollo e implantación de RVS como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes requisitos principales para el desarrollo e implantación de redes de vías seguras:

- El desarrollo de una RVS está destinada a aquellas ciudades que presenten alta densidad poblacional y/o situaciones conflictivas de tránsito y seguridad vial que afectan el desarrollo de la movilidad sustentable.
- El desarrollo de una RVS debe integrarse a la trama urbana de la ciudad, por ende, debe insertarse en aquella infraestructura vial que permita el proyecto de ciclovías, bicisendas y equipamientos complementarios.
- El desarrollo de una RVS debe contemplar la articulación con los nodos de transbordo y el transporte público local para fomentar la intermodalidad.

Además, cada ciudad 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
2. TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD
3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

1. CONTEXTO TERRITORIAL

Para un correcto diseño de cada componente y/o infraestructura de una Red de Vías Segura, 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 ciudad en relación a su territorio 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 EVALUAR LAS POSIBLES TRAZAS Y POTENCIALIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	
Objetivos	Entregables sugeridos
Analizar los aspectos territoriales a escala urbana de la ciudad	<ul style="list-style-type: none"> - mapa de la estructura urbana de la ciudad (identificación de los barrios con sus perfiles socioeconómicos, densidad y tendencia de crecimientos, etc.) - análisis y mapa de uso del suelo - análisis de niveles de dependencia entre zonas - mapa con la identificación de los puntos importantes que deben unir la traza propuesta - mapa de las potenciales zonas generadoras y atractoras de viajes que requieren conectividad (equipamientos de servicios, educación, salud, centralidades o nodos de transporte, etc.) - análisis y mapa de la traza de la RVS
Analizar las condiciones topográficas, climáticas y ambientales de relevancia para RVS	<ul style="list-style-type: none"> - análisis de las condiciones climáticas e hidrometeorológicas del área urbana - Informe topografía con pendientes y desniveles, barreras físicas de la red vial local. - estudio de suelos en las RVS

IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

	- estudio de la situación hidráulica de la red vial
--	---

2. TRANSPORTE, MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Las RVS están destinadas a las jurisdicciones que presentan importantes niveles de conflictividad en los espacios del sistema vial especialmente en aquellas zonas donde el tránsito actual resulta de alto riesgo para los usuarios de medios de transporte no motorizados.

Para evaluar posibles trazas y potencialidad de implementación se recomienda recolectar la siguiente información y sus correspondientes entregables:

REQUERIMIENTOS PARA EVALUAR LAS POSIBLES TRAZAS Y POTENCIALIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	
Objetivos	Entregables sugeridos
Determinar el perfil del usuario de la RVS	- Análisis/encuesta de movilidad especialmente a ciclistas
Identificar aspectos representativos del tránsito y de demanda	- Estudio de tránsito vehicular (volúmenes, velocidades, etc.) - Informe de participación modal vehicular de la ciudad (motos, automóviles, pesados, buses, Índice de motorización, etc) - Informe de situación del sistema de señalamiento horizontal y vertical de la red vial local
Considerar la accesibilidad e integración con otros modos de transporte que sirvan a la ciudad	- listado de los servicios públicos y privados existentes - mapas de recorridos de transporte público automotor (de corresponder) - mapa de los recorridos de transporte de cargas (de corresponder)
Caracterizar la estructura vial jerarquizada y el espacio disponible para las RVS	- mapa de la traza de la RVS - análisis y localización de zonas más conflictivas - mapa de la red vial urbana jerarquizada
Caracterizar la seguridad vial local	- Registro de siniestros como ser intersecciones o tramos de la red vial (tipología, causas, indicadores, tendencias, etc.)

3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

Para un correcto diseño de una RVS habrá que considerar, en primera instancia, la jerarquía de las calles, dado que cada nivel de infraestructura vial tiene funciones específicas y consecuentemente requisitos de diseño dedicados. El diseño debe guiar al ciclista e inducirlo a mantener un comportamiento más predecible en la circulación con un consecuente aumento de la comodidad y seguridad vial.

A continuación, se describen las características de la RVS con el objeto de orientar las propuestas:

IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

- **Conectividad:** debe permitir conectar los orígenes y los destinos de los ciclistas, definiendo un camino determinado.
- **Recorridos directos:** se caracterizan por ser trazados que generen desplazamientos cortos evitando en lo posible, innecesarios desvíos en los recorridos de los ciclistas.
- **Seguridad vial:** contemplar diseños que maximicen la seguridad vial aconsejando evitar la coexistencia en los recorridos con la red de transporte público y de cargas.
- **Comodidad:** tratamiento de desniveles especialmente en las intersecciones, tomando en consideración el estado de pavimentos y anchos de carriles que garanticen comodidad en la circulación. En líneas generales deben prevalecer aquellos diseños que minimicen el esfuerzo físico para el ciclista.
- **Recorridos atractivos y seguros:** los tramos de RVS, deben buscar la implementación en recorridos y entornos amenos y con apropiada iluminación (en particular de noche), a fin de minimizar la inseguridad en el entorno.
- **Señalización:** los tramos de las RVS deben estar adecuadamente y claramente señalizados para información y aumento de la seguridad vial de los distintos usuarios de la infraestructura vial.

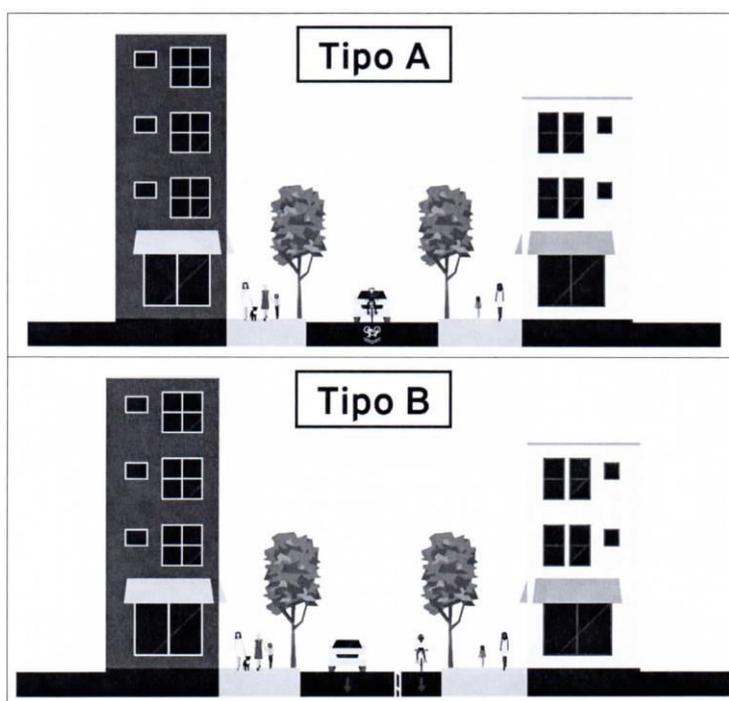
Diseño geométrico

La vía segura para ciclistas tiene que ser diseñada de manera tal que todos los usuarios estén alertados visualmente sobre posibles situaciones de conflicto entre diferentes tipos de medios de transporte. En la práctica este punto de partida destaca que los flujos entre vehículos y ciclistas se comparten siempre que sea posible y se separan donde sea necesario. Se recomienda que la mayoría de los tramos de la red básica de ciclistas pasen por calles con una velocidad límite de 30 km/h. Esta es la situación más segura en todos los aspectos y no requiere de una infraestructura específica para los ciclistas. En calles más transitadas, en intersecciones complejas y especialmente de altas velocidades e intensidades de tránsito, se debe preferir la segregación de los flujos. La matriz de decisiones que se muestra a continuación ofrece una guía más detallada de lo antedicho:

	Velocidad [km/h]	Intensidad de tránsito [veh/día]	Tipología de vía segura recomendada
Función de la infraestructura vehicular	<30	no aplica	tránsito compartido ^(A) o carril unidireccional delimitado con demarcación horizontal ^(B)
		30 - 40	1 – 4.000
	> 4.000		carril segregado físicamente ^(D)
	>40-60	no aplica	carril segregado físicamente con buffer ^(E)

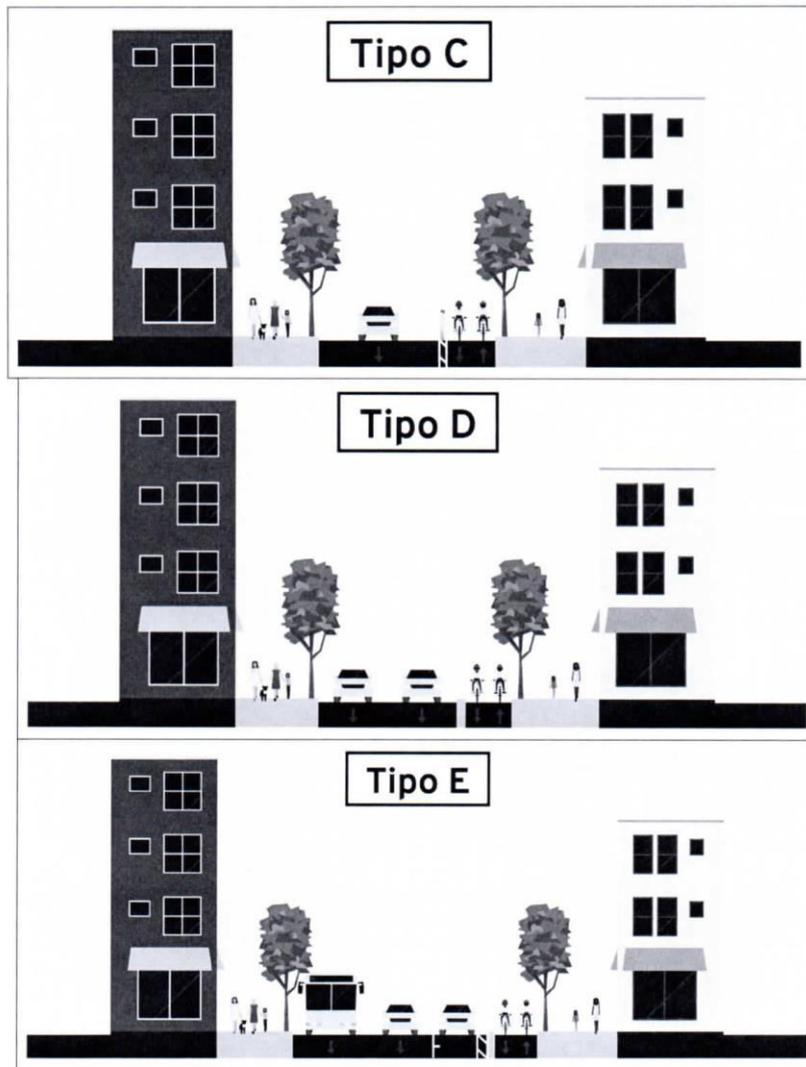
>60	no aplica	Bicisenda ^{1 (F,G)}
-----	-----------	------------------------------

A continuación, se ilustran² las distintas tipologías de RVS mencionadas en la tabla anterior. Debe tenerse en cuenta que las mismas son de carácter orientativo y pueden variar de acuerdo a la configuración y jerarquización de la red vial de cada ciudad.



¹ Cuando la distancia entre la RVS y el carril de circulación vehicular más cercano es mayor a 10m no necesita protección física ^(F), en caso contrario necesita protección física (ej. guardrail) ^(G).

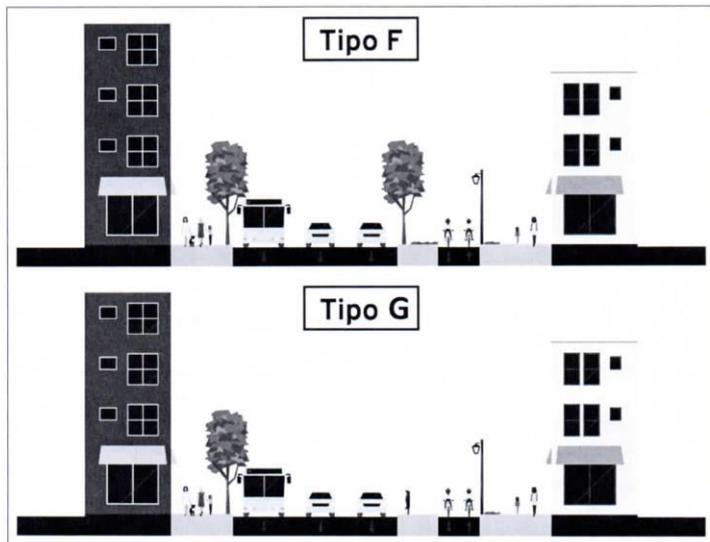
² Todas las imágenes están fuera de escala.





H. Concejo Deliberante
Bolívar

Las Malvinas son Argentinas



CUESTIONARIO PROYECTO DE RED DE VÍAS SEGURAS (RVS)

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

1. ¿Existen infraestructuras exclusivas para la movilidad en bicicleta? (En caso afirmativo, adjuntar mapa, cantidad de km de ciclovías y/o biciesendas)
2. ¿El municipio posee datos sobre el reparto modal vehicular? (En caso afirmativo, adjuntar información actualizada (autos, motos, camiones, buses, etc) e indicadores de motorización)
3. Adjuntar mapa con los usos del suelo identificando equipamientos y grandes atractores de viajes (hospitales, escuelas, edificios gubernamentales, universidades, fábricas, centros urbanos y turísticos, parques, plazas, etc.)
4. Adjuntar mapa con la red y jerarquización vial local. Además, indicar accesos urbanos importantes como ser rutas nacionales, provinciales, etc.
5. ¿Se dispone de Plan de Movilidad y/o un Plan de Desarrollo Urbano y/o Plan de Inversiones? (En caso afirmativo, adjuntar)
6. ¿El municipio dispone de registros y/o estadísticas de accidentología del tránsito, (por ej. Cantidad involucrados, lesiones, gravedad, etc.)? (En caso afirmativo, adjuntar información)
7. ¿El Municipio cuenta con una red de tránsito pesado? (En caso afirmativo describir y adjuntar mapa con recorrido)
8. ¿Existe normativa que regule el estacionamiento en su Municipio? (En caso afirmativo, adjuntar información)
9. Adjuntar mapa de la RVS proyectada y un informe que describa las características principales (por ejemplo, densidad poblacional, datos de nivel socioeconómico, aspectos climáticos, topografía, desniveles, barreras físicas, etc.).
10. ¿La jurisdicción dispone de estudios de movilidad y/o de tránsito vehicular (volumen, velocidades, semaforización, ordenamiento vial, etc.) y de las zonas más conflictivas a lo largo de la traza de la RVS? (En caso afirmativo, adjuntar información)

IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

Página 9 de 18

11. ¿Se cuenta con estrategias de pacificación del tránsito? (por ejemplo, área 30km/h, movilidad peatonal, accesibilidad, etc.)
12. Indicar el estado actual de la red vial y en particular detallar la traza seleccionada para la RVS: calles pavimentadas, tipo de material (asfalto, hormigón, adoquines, etc.), ancho de calles, anchos de veredas, etc. (Describir y adjuntar mapa con ubicación)
13. ¿Cuenta con infraestructura/equipamiento para estacionamiento de bicicletas en centros de intercambio y/o áreas centrales? (En caso afirmativo, adjuntar información)
14. ¿En caso de corresponder, en el proyecto se contempla la integración con el transporte público de la ciudad? (En caso afirmativo, describir y adjuntar mapa con ubicación de paradas y recorridos)
15. ¿El proyecto prevé modificaciones en la red vial actual como ser, cambios de sentidos de calles, obras de pavimentación, acceso a nuevos barrios, traslado de terminal de ómnibus, proyectos de peatonalización, cambios de recorridos de colectivos, etc.) (En caso afirmativo, describir y adjuntar mapa con ubicación)
16. ¿Existe una estimación de los impactos económicos, sociales y ambientales que generaría el proyecto? (Adjuntar y detallar)
17. ¿Se contempla un programa de mantenimiento de la infraestructura? (Adjuntar: quien se hará cargo del mantenimiento, programa con sus ítems, costos estimativos, plazos, etc.)

- Fomentar la intermodalidad eficiente al articularse a nodos de transbordo de transporte público y, a su vez, el potenciar el uso de transporte no motorizado o la micromovilidad, garantizando seguridad y confort en el movimiento de las personas.

Lineamientos

El enfoque estratégico de las ESTAP 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 desarrollo e implantación de ESTAP como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes aspectos principales a tenerse en cuenta para el diseño, desarrollo e implantación de ESTAP:

- El desarrollo de un ESTAP está orientado a municipios que poseen importantes densidades poblacionales y un crecimiento expansivo del territorio hacia las áreas periféricas, que como consecuencia demandan un mayor uso del automóvil particular hacia sus zonas céntricas.
- El desarrollo de un ESTAP está recomendado para municipios o áreas metropolitanas que tengan problemáticas de congestión en sus accesos viales, elevadas tasas de motorización vehicular y convivencia con la oferta de servicios de transporte público a los fines que puedan brindar la posibilidad del intercambio modal (del vehículo particular hacia el transporte público) para acceder y moverse por la zona céntrica de la ciudad o por sus subcentralidades.
- El desarrollo de un ESTAP debe contemplar la identificación de terrenos disponibles en las adyacencias inmediatas a sitios con transbordo de transporte público a fin de garantizar la interconexión efectiva y fluida tanto con los servicios actuales de transporte automotor público urbano y suburbano como los previstos a futuro.
- El desarrollo de los ESTAP debe integrarse a la estructura urbana y periurbana de su entorno, evaluando su incidencia funcional y potenciando a la vez la incorporación de actividades complementarias, tales como servicios y otros espacios para movilidad no motorizada.

Asimismo, cada jurisdicción que solicite la Asistencia Técnica, Económica y Financiera del Ministerio de Transporte de la Nación, deberá confeccionar 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 de los ESTAP, 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 se pretende solucionar a partir de las problemáticas identificadas y resaltadas en los puntos anteriores, teniendo en cuenta la normativa vigente de desarrollo urbano local.

REQUERIMIENTOS PARA LA UBICACIÓN DE LAS ETAP SEGÚN LAS NECESIDADES	
Objetivo	Entregables sugeridos
Ubicar el ESTAP en una localización que la jurisdicción establezca como disponible y apropiada para el uso previsto.	<ul style="list-style-type: none"> - Análisis de sitios y opciones - Mapa catastral del sitio seleccionado - Estudio geotécnico de suelo - Estudio topográfico - Informe de provisión de servicios básicos (agua, electricidad, cloacas, internet, etc.)
Reaprovechar una infraestructura existente (de ser posible)	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Listado de los servicios públicos y privados existentes - Mapas de recorridos de transporte público
Caracterizar la integración urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa y memoria descriptiva de la estructura urbana o periurbana, barrios y niveles de dependencia con zonas céntricas. - Mapa y memoria descriptiva de usos del suelo del entorno inmediato.
Identificar las normativas urbanísticas y ambientales	<ul style="list-style-type: none"> - Código de planeamiento local - Plano de desarrollo urbano - Plan de movilidad urbana - Plan de obras de infraestructuras

2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Respecto de este lineamiento, se deberá brindar información sobre la situación actual de la movilidad motorizada individual en el municipio y localidades cercanas. Para ello, deben tenerse en cuenta los volúmenes de tránsito y la composición vehicular de los principales accesos hacia el área central metropolitana y/o con otras centralidades, como así también los niveles de congestión asociados, registros y estadísticas de siniestralidad, índice de motorización, encuestas/análisis de viajes actuales. Además, será preciso brindar información sobre la cantidad de líneas de transporte público, sus recorridos y frecuencias, calidad del servicio y la cantidad de pasajeros diarios que circulan por la zona de intervención sugerida para la implementación de los ESTAP.

La potencialidad de un ESTAP está relacionada con sus niveles de accesibilidad a las centralidades del área metropolitana y su nivel de conectividad con diferentes medios de transporte público como ser el ferroviario, terminales de combis, metrobuses, terminales de ómnibus, red de vías seguras para ciclistas, etc.

Por otra parte, se aconseja incorporar iniciativas asociadas al fomento de la integración con el transporte no motorizado (uso de la bicicleta y mejora de la caminabilidad), la micromovilidad y con nodos de transbordo prioritarios de manera tal de garantizar la accesibilidad, seguridad y confort a los usuarios.

La combinación de medidas para eficientizar el viaje de los usuarios permitirá, entre otros beneficios, ahorros tiempos, costos, comodidad y seguridad. Estas bondades neutralizarán paulatinamente los desplazamientos de modos motorizados particulares (automóvil, moto) a la vez que se generará un vuelco progresivo hacia el transporte público.

REQUERIMIENTOS PARA LA EVALUACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES DE LOS ESTAP SEGÚN NECESIDADES	
Objetivos	Entregables sugeridos
Identificar aspectos representativos del tránsito y de la demanda	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio de tránsito vehicular (volúmenes, velocidades, etc.) - Estudio sobre la demanda inducida al ofertar este nuevo servicio - Estudio del TMDA (de corresponder) - Estudio sobre el motivo del viaje de los usuarios (estudio, trabajo, compras, recreación, turismo, etc.)
Analizar la conectividad e integración transporte público	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio de conectividad con eventuales FFCC, servicios de Transporte público automotor, metrobús, etc. (detalle tramos, horas pico/valle, días hábiles) - Estudio origen/destino de los potenciales usuarios. - Análisis de la demanda de transporte público en las cercanías de los ESTAP, de corresponder (por ejemplo, análisis SUBE) - Análisis de accesibilidad del entorno - Planos del emplazamiento

<p>Analizar aspectos relacionados con la prefactibilidad del ESTAP</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio de aspectos técnico-económico-financiero con estimación del valor de la tarifa de estacionamiento - Estimación del ahorro de combustible tras de la implantación del sistema - Estimación sobre la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica como consecuencia de la menor congestión del tráfico en las vías de acceso - Estimación sobre la reducción de la siniestralidad vial en los corredores afectados
--	---

3. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO⁴

- *Conectividad*: el diseño y construcción de un ESTAP se debe concebirse teniendo en consideración la demanda del transporte público con el que se prevé integrar y los servicios que deben ser previstos para facilitar transbordos a los usuarios que estacionen sus vehículos particulares. En este sentido, se recomienda que el tiempo de intercambio o transferencia del vehículo privado al transporte público preferentemente no supere los 3 o 4 minutos. Por otra parte, la distancia máxima al punto de acceso del transporte público no debería ser superior a 300 metros, de manera que el tiempo de transbordo total sea el menor posible y lo suficientemente atractivo y confortable para el usuario.
- *Accesos*: las entradas y salidas al ESTAP deben estar dimensionadas de forma tal de permitir fáciles y rápidos accesos vehiculares y peatonales evitando posibles conflictos en la circulación en general. Este aspecto debe tenerse en consideración para que los usuarios accedan de forma concentrada, particularmente en las horas punta del día. En todos los casos, deberá garantizarse la plena accesibilidad a las personas con movilidad reducida.
- *Señalización y seguridad vial*: los ESTAP deben contar con señalización e información clara para garantizar la seguridad vial, el correcto uso de los espacios y de una ordenada movilidad interna.
- *Flexibilidad y tecnologías*: el ESTAP debe estar proyectado de forma flexible para prever la incorporación de espacios, actividades y/o servicios complementarios a futuro. Asimismo, se debe disponer de tecnologías de información en tiempo real a los usuarios para garantizar a través de paneles informativos y APPs, la disponibilidad, entre otros, de slots libres, tiempo de espera para el próximo servicio de transporte público, tiempo de recorrido entre el destino y el estacionamiento, horarios y frecuencias del transporte público.
- *Diseño*: en líneas generales y por economía de costos de ejecución, el sitio para elegir una ESTAP debe estar ubicado en terreno llano y asimismo prever espacios para

⁴ En base al Programa de Aparcamientos Disuasorios - PAD, Madrid. 2016.

CENTROS DE ESTACIONAMIENTO ARTICULADORES CON EL TRANSPORTE PÚBLICO (ESTAP)

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. Dicha información permitirá la evaluación y el posterior desarrollo de los proyectos que tengan los municipios de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP) en conjunto con la Dirección Nacional de Desarrollo de Obras de Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

Los “Estacionamientos Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)” son estacionamientos de vehículos particulares cuyas instalaciones físicas se encuentran próximas a los accesos de las ciudades o zonas articuladoras con áreas céntricas, y que son adyacentes a nodos de transbordo o corredores viales con transporte público.

Cuentan con una serie de servicios adicionales según su escala y contemplan la articulación con el transporte público y con modos no motorizados, iniciativas orientadas a la micromovilidad, taxis e instalaciones que den soporte a la transición hacia tecnologías de eficiencia energética en movilidad, al mismo tiempo que se busca fortalecer el sistema de transporte público con un criterio de eficiencia modal en corredores y tramos de la red de alta capacidad.

Objetivos

- Integrar de forma eficiente los viajes individuales de *última milla*³ en automóvil particular con el sistema troncal de transporte público o red de vías seguras, facilitando y mejorando la experiencia del transbordo en los nodos de acceso a la red.
- Evitar el ingreso de vehículos particulares a las áreas de congestión o alto tránsito.
- Reducir la contaminación ambiental, la siniestralidad vial y los costos individuales de la movilidad.
- Brindar las condiciones para un intercambio modal que mediante el fomento del uso del transporte no motorizado y el desaliento del uso del transporte automotor particular permita un mayor y mejor acceso a las zonas céntricas de la ciudad.
- Aumentar las opciones de movilidad de los usuarios a escala local a través del uso de medios que garanticen una mayor eficiencia del espacio físico y de los tiempos de viaje para distancias cortas y que mejoren la accesibilidad capilar en zonas céntricas.
- Mejorar las condiciones para que los ciudadanos de traslado de una manera más flexible, segura, económica y saludable.

³ El concepto de *movilidad de última milla* se refiere a la etapa final de un trayecto de viaje hacia el destino deseado.

futuras ampliaciones. Para el dimensionamiento se puede establecer una superficie de aproximadamente 18 m² por slot. En función del modo de transporte asociado, del horario de funcionamiento (lunes-viernes, feriados, fines de semana, etc.), por el tamaño y el número de slots o plazas proyectados, distinguiremos los ESTAP:

- **con capacidad inferior a 200 plazas:** son estacionamientos que cubren una baja demanda.
- **con capacidad entre 200 y 500 plazas:** tamaño óptimo por costos y facilidad de emplazamiento. Son articuladores con modos de transporte de colectivo, tren, metrobus, etc.
- **con capacidad de más de 500 plazas:** deseables para conexiones de alta capacidad en nodos metropolitanos como ser estaciones ferroviarias y terminales de ómnibus.

La matriz de decisiones a continuación ofrece un detalle de los criterios para el predimensionamiento de los ESTAP:

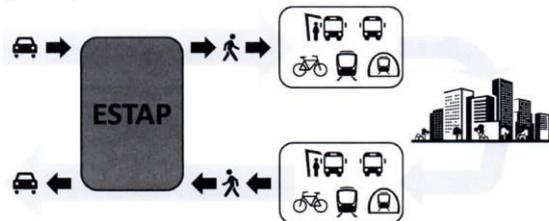
	PEQUEÑO	MEDIANO	GRANDE
CAPACIDAD DE ESTACIONAMIENTO			
Slot de estacionamientos automóviles	200	200 a 500	más de 500
Slot de estacionamiento vehículos de emergencia	1	1	2
Slot de estacionamiento motovehículos	si	si	si
Guardería de bicicletas	si	si	si
INTERMODALIDAD			
Conectividad con tren, metrobus, combis, colectivos, etc.	si	si	si
Conectividad con bicisendas-ciclovías, micromovilidad	si	si	si
PROGRAMA servicios recomendados			
Tecnologías: Paneles informativos /Apps información en tiempo real para los usuarios	si	si	si
Servicios de gastronomía	opcional	opcional	opcional
Sanitarios	recomendado	recomendado	si
Local de Primeros Auxilios	si	si	si
Oficina Administrativa	opcional	opcional	recomendado
Seguridad y control	si	si	si
Locales comerciales	opcional	recomendado	si
Lavadero/ Taller mecánico	opcional	opcional	opcional
Ventanilla Única para trámites	opcional	opcional	opcional
Oficina de las mujeres, género y diversidad	recomendado	recomendado	recomendado

IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

Microestaciones barriales (MIBA ³)	recomendado	opcional	opcional
--	-------------	----------	----------

Los ETAP se deben planificar reconociendo la importancia del usuario y la necesidad de situarlo como la variable clave del proyecto. Los elementos de diseño deberán centrarse en torno al usuario, buscando dar respuesta y satisfacción a todo aquello que resulte imprescindible a sus necesidades.

En términos genéricos los ETAP se caracterizan por presentar funcionalidades de acuerdo al siguiente esquema:



³ El programa MIBA, aprobado por la resolución 232/2021, 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).

IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

ARTÍCULO 3º: Comuníquese, publíquese, regístrese y archívese. -----

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL H. CONCEJO DELIBERANTE DE BOLÍVAR, A DIECINUEVE DIAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DE 2022.

FIRMADO



LEANDRO BERDEGAR
Secretario HCD



LUIS MARIA MARIANO
Presidente HCD

ES COPIA