DECRETO Nº 176/2.023.

CONCORDIA, 01/02/2.023.

VISTO, el CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA, ENTRE RÍOS; y,

CONSIDERANDO:

Que, el referido CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA, ENTRE RÍOS, tiene por objeto brindar asistencia técnica, económica y financiera a la Municipalidad de Concordia para la ejecución del proyecto "RED DE VÍAS SEGURAS – CONCORDIA – ENTRE RÍOS", cuyo plazo de finalización es de seis (6) 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.

Que, asimismo, las demás consideraciones pactadas entre ambas partes, obran en consecutivas cláusulas, las que se describen en el Anexo que forman parte integrante del presente Decreto.

Que, el Monto del Presupuesto Oficial de la obra asciende a la suma de PESOS CUATROCIENTOS TRES MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SESENTA Y SEIS CON 02/100 ($ 403.882.566,02) a ser aportado en su totalidad por el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

Que resulta atinente ampliar el Presupuesto 2023, por el importe de PESOS TRESCIENTOS DOCE MILLONES QUINIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE CON 91/100 ($312.523.667,91.-)

Que, la presente medida se dicta de conformidad a lo dispuesto en el Artículo Nº 8 de la Ordenanza N° 37.880, que faculta al Departamento Ejecutivo Municipal a ampliar el Presupuesto de Gastos y el Cálculo de Recursos del Ejercicio 2023 por nuevos y mayores ingresos con afectación especifica originado por Leyes, Decretos, Ordenanzas o Convenios con terceros, en el marco de legislaciones especiales, con la condición de la comunicación previa de la decisión de realizar tales ampliaciones al Honorable Concejo Deliberante, y a las atribuciones conferidas al Departamento Ejecutivo Municipal por el Artículo 107° de la Ley N° 10.027 y su modificatoria.

Por ello,

EL PRESIDENTE MUNICIPAL
DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Apruébese la modificación del Presupuesto General de la Administración Municipal, conforme se dispone en los Artículos siguientes.

ARTICULO 2º.- Amplíase en la suma de PESOS TRESCIENTOS DOCE MILLONES QUINIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE CON 91/100 ($312.523.667,91.-), el Cálculo de Recursos de la Administración Municipal destinados a atender los gastos fijados en el Artículo Nº 3 del presente Decreto.

APORTES NO REINTEGRABLES.....$ 312.523.667,91.-

NGM/PEP

Arq. MARÍA LÓPEZ BERNIS
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO

DECRETON°

CONCORDIA,

ARTICULO 3°.- Ampliase en la suma de PESOS TRESCIENTOS DOCE MILLONES QUINIENTOS VEINTITRES MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE CON 91/100 ($312.523.667,91.-) el Presupuesto de Gastos de la Administración Municipal, para el Ejercicio 2023.

ARTÍCULO 4°.- Impútese el importe en el Presupuesto General de Gastos de la Administración Municipal para el Ejercicio 2023, en la Partida Presupuestaria que se denomina "CONVENIO DE RED DE VÍAS SEGURAS CON NACIÓN", bajo el Código 0.7.90.02.05.08.61.21 OP.

ARTICULO 5°.- Comunícase al Honorable Concejo Deliberante, a través de Nota de Estilo con copia del presente Decreto, la utilización de la facultad del Artículo N° 8 de la Ordenanza N° 37.880.

ARTICULO 6°.- Comuníquese, publíquese, regístrese y oportunamente, archívese.

Ing. CARLOS HORACIO PASQUET
Subsecretario de Obras Públicas
MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA
A/C SOU

MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA
DEPARTAMENTO EJECUTIVO

Arq. MIREYA LOPEZ BERNIS
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO
A/C PRESIDENCIA MUNICIPAL

ES COPIA

N.G.M/P.E.P

CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y LA MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA

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, **Alexis Raúl GUERRERA**, con domicilio legal en la calle Hipólito Yrigoyen Nº 250, piso 12, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (en adelante, el "MINISTERIO"), por una parte, y la **MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA**, representada en este acto por el Señor Intendente, **Enrique Tomas CRESTO**, con domicilio legal en la calle Bartolomé Mitre 76, de la Ciudad de Concordia, Provincia de Entre Rios, 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 Nº 22.520 (t.o. Decreto Nº 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.

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 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 del 6 de mayo de 2022 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que como ANEXO I integra el presente CONVENIO.

Que, por la Resolución N° 266 del 6 de mayo de 2022 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 del 6 de mayo de 2022 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.

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 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 – CONCORDIA – ENTRE RÍOS" identificado como IF-2022-116542170-APN- DNDOT#MTR (en adelante, el "PROYECTO"), cuyo plazo de finalización es de SEIS (6) 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 CUATROCIENTOS TRES MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SESENTA Y SEIS CON DOS CENTAVOS ($403.882.566,02) 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 re determinaciones 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 NOVENA del presente CONVENIO.

Durante el ejercicio presupuestario 2022 se transferirá hasta el SESENTA Y CINCO POR CIENTO (65%) 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 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.

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 provisorias 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.

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.

<u>CLÁUSULA SEXTA</u>: 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 deberá 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 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 que se establezca 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 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 QUINCE (15) 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 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 laCIUDAD 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 susignificado 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 Autónoma de Buenos Aires a los 29 días del mes de diciembre de 2022.

Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nación

PROGRAMA DE MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA

El "Programa de Movilidad Integral No Motorizada" (en adelante el "Programa") tiene el objetivo de definir políticas públicas atinentes a la planificación de la movilidad de una manera equitativa, promoviendo la aplicación de medidas 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 a través de la implementación de políticas de movilidad sustentable y adecuar espacios para brindar servicios complementarios que fomenten transporte público y el uso de vehículos no motorizados como medios de transporte urbano accesible, saludable, seguro, inclusivo y sostenible.

El Programa apunta a 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 fomente la disminución en la emisión de gases de efecto invernadero, contribuyendo de esta manera con un medio de transporte sustentable y amigable con los diferentes ecosistemas del territorio nacional.

Asimismo, con la implementación del Programa se busca garantizar la movilidad de la población para que pueda acceder a derechos básicos como el trabajo, la educación, la salud, entre otros.

Estos objetivos se vinculan en el marco de una estrategia federal sobre la base de tres ejes de política pública: accesibilidad, género y desarrollo sostenible y con los objetivos planteados en el Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático, en relación al Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

El Programa impulsa el desarrollo de los siguientes instrumentos desde un enfoque estratégico, que podrán ser vinculados entre sí y asociarse a diferentes escalas de actuación: el "Proyecto de Red de Vías Seguras" y el "Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)".

A continuación, se presenta la descripción de cada proyecto con sus objetivos, beneficios y aspectos generales para aplicación.

1. "Proyecto de Red de Vías Seguras"

Una red de vías seguras para medios de transporte no motorizados es un entramado de carriles protegidos, resguardado del resto del tránsito vehicular por medio de una infraestructura mínima, adecuada y segura de vías y áreas anexas de infraestructura complementaria que conecta las principales áreas de origen/destino de la ciudad, para garantizar el buen funcionamiento de este modo de transporte.

Objetivo general

El principal objetivo es el fomento del uso de medios de transporte no motorizados como modo de movilidad saludable y sustentable, y como alternativa y complemento de otros

modos, mejorando el espacio público con un impacto social, económico y ambiental positivo, reduciendo niveles de congestión y contaminación y aportando conectividad a usuarios existentes y potenciales, impulsando la segregación por modos de transporte, mejorando la convivencia entre los mismos y activando la transferencia del uso de autos al transporte público o modos más amigables como la bicicleta.

Objetivos particulares

• Desarrollar una red de vías seguras y áreas anexas de infraestructura complementarias que conecten los principales atractores de viajes.

• Desalentar en las áreas urbanas de gran congestión el uso de vehículos motorizados como transporte individual.

• Mejorar los tiempos de viaje para distancias cortas.

• Ordenar el espacio vial para incrementar la seguridad de todos los usuarios, a través del desarrollo de infraestructura segura.

• Fomentar la intermodalidad, vinculando la red de vías seguras para transporte no motorizado a los principales centros de transbordo.

• Incentivar la ocupación del espacio público de manera más equitativa, adecuando la red vial en el marco de la priorización de los modos sustentables y la integración con otros modos de transporte público.

• Reducir la congestión y el tránsito vehicular, con el fin de disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica, promoviendo ciudades más amigables y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

• Mejorar la salud, contribuyendo a disminuir el sedentarismo de la población.

• Fomentar la movilidad urbana no motorizada a través de acciones de acompañamiento: pacificación del tráfico, campañas de comunicación, educación vial, marco legal, estacionamientos/guarderías de bicicletas, entre otros.

Aspectos, requisitos y elementos componentes

La aplicación de este proyecto se orienta principalmente a aquellas jurisdicciones del territorio nacional que se encuentran bajo una constante tendencia de urbanización y expansión (ciudades medias y áreas metropolitanas) con importantes problemas de movilidad y accesibilidad y grandes necesidades de ordenamiento del tránsito en aquellas áreas donde se desarrollan la mayoría de las actividades económicas y comerciales.

Cabe mencionar que la incorporación de infraestructura para transporte no motorizado deberá tener como objetivo no sólo la seguridad de los usuarios actuales, sino apuntar a que

ER EN... T. URBANO
PRESIDENCIA MUNICIPAL
DE CONCORDIA

se sumen nuevos usuarios a la red, como modo alternativo de traslado. Es por ello que la ejecución de este proyecto, que podría articularse con Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP), colaborará a impulsar un cambio cultural y conceptual en materia de transporte público y traslado de las personas, y un cambio de paradigma en cuanto a la movilidad urbana.

Para su aplicación deberán tenerse en cuenta los siguientes requisitos principales:

- Ciudades medias y grandes que presenten alta densidad poblacional y situaciones críticas de tránsito y seguridad vial que generen obstáculos certeros contra el desarrollo de la movilidad de los ciclistas;

- Existencia de infraestructura vial apta para la integración de red de ciclovías y bicisendas y equipamiento complementario;

- La red estará orientada a articularse con nodos de transbordo y el transporte público para el fomento de la intermodalidad.

Elementos componentes a considerar

La infraestructura de una red de vías seguras para medios de transporte no motorizados se compone de:

- Carriles exclusivos por la calzada o ciclovías;
- Carriles exclusivos por la acera o bicisendas;
- Carriles de convivencia con peatones;
- Calles de tránsito lento o preferenciales.

Complementada por:

- Señalización;
- Iluminación;
- Parquización;
- Áreas anexas de infraestructura complementaria (descanso, guarda, estacionamiento, etc.)
- Sistema de información;
- Medidas de fomento del uso de medios de transporte no motorizados

La red y trazas deben plantearse como esquemas escalables y etapabilizables, con el objeto de consolidar propuestas que puedan adaptarse a la diversidad de

necesidades.

2. "Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)"

Los Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (en adelante "ESTAP") son estacionamientos de vehículos particulares cuyas instalaciones físicas se encuentran próximas a las entradas de las ciudades o zonas articuladoras a zonas céntricas, o que son adyacentes a nodos de transbordos o corredores viales.

Cuentan con una serie de servicios adicionales según la escala y contemplan la articulación 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.

El proyecto se implanta en ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas donde predomina la generación de viajes en automóvil particular, y que cuentan al mismo tiempo con demanda y cobertura de transporte público o alternativa no motorizada de traslado. Particularmente se orienta a jurisdicciones que por su crecimiento urbano y el aumento de la movilidad están experimentando conflictos vinculados a la congestión e inseguridad vial, la contaminación ambiental y la falta de accesibilidad por deficiencias del sistema de transporte.

Objetivos

El objetivo del proyecto es el de integrar de forma eficiente los viajes individuales de última milla 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, desalentando el ingreso de vehículos particulares a las áreas de congestión y atracción de viajes, reduciendo la contaminación ambiental, la siniestralidad vial y los costos individuales de la movilidad, fortaleciendo el sistema de transporte público y el uso de la bicicleta con un criterio de eficiencia modal en corredores y tramos de la red de alta capacidad.

La implementación del ESTAP posibilita 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.

Se apunta a que este intercambio modal aumente 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 que por su elevado nivel de congestión y de oferta de actividades requieran y brinden las condiciones para que los ciudadanos se trasladen de una manera más flexible, segura, económica y saludable.

Beneficios e impactos

• Fomenta 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 micromovilidad, garantizando seguridad y confort en el movimiento de las personas.

•Mejora la calidad de vida de la población, tanto por reducción de contaminación ambiental en áreas urbanas, cuanto por mejorar la experiencia de viaje total y reducir costos y tiempos de transporte con alternativas sostenibles de movilidad.

•Fortalece el sistema de transporte público troncal a través de la articulación con modos que se ajustan a la demanda de última milla de áreas menos densas o con necesidades particulares, aumentando su eficiencia y sostenibilidad financiera.

•La reducción de viajes motorizados individuales alivia la congestión y reduce la siniestralidad vial, implica un ahorro en infraestructura vial para particulares, como también en combustible, y reduce la contaminación sonora y del aire.

Aspectos, requisitos y elementos componentes

El proyecto apunta a la implantación en ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas, orientado a municipios que tengan terrenos disponibles en las adyacencias de estaciones de transporte público masivo, municipios o áreas metropolitanas que tengan problemas de congestión, y donde las elevadas tasas de motorización y la provisión de servicios de transporte público brinden la posibilidad del intercambio modal para acceder y desplazarse por la zona céntrica de la ciudad o por sus subcentralidades.

Elementos componentes

Entre los elementos que se consideran claves se identifican:

• Terreno disponible para el estacionamiento de vehículos particulares

• Vinculación a un nodo de transbordo o paradas de transporte público

• Instalación de una Microestación Barrial (MIBA) a efectos de garantizar seguridad y brindar servicios complementarios

• Guardería/estación de bicicletas

• Iluminación y alambrado perimetral

Todos los prototipos deben plantearse como esquemas escalables y etapabilizables, con el objeto de consolidar propuestas que puedan adaptarse a la diversidad de necesidades.





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2022-29923633-APN-SSPYCT#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 29 de Marzo de 2022

Referencia: ANEXO I - PROGRAMA DE MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.29 17:53:34 -03:00

Micaela Moran
Subsecretaria
Subsecretaria de Planificacion y Coordinacion de Transporte
Ministerio de Transporte

DR. ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

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

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.03.29 17:53:36 -03:00

CONVE-2022-128930776-APN-DGD#MTR

MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA (MINM)

LINEAMIENTOS CONCEPTUALES

El Programa de "Movilidad Integral No Motorizada (MINM)" tiene como objetivo, definir políticas públicas atinentes a la planificación de la movilidad de una manera equitativa y sostenible ambientalmente. Busca la aplicación de soluciones 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 permitan potenciar el cambio modal tendiente a desalentar el uso del automóvil, a través de la implementación de políticas de movilidad sustentable y de adecuar espacios para brindar servicios complementarios que fomenten transporte público y el uso de vehículos no motorizados como medios de transporte urbano accesible, saludable, seguro, inclusivo y sostenible.

El Programa apunta a 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 fomente la disminución en la emisión de gases de efecto invernadero, contribuyendo de esta manera con un medio de transporte sostenible y amigable con los diferentes ecosistemas del territorio nacional.

En correspondencia con los objetivos, este programa impulsa el desarrollo de los siguientes instrumentos desde un enfoque estratégico, que podrán ser vinculados entre sí y asociarse a diferentes escalas de actuación: el **"Proyecto de Red de Vías Seguras"** y el **"Proyecto Centros de Estacionamiento Articuladores con el Transporte Público (ESTAP)".**

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 para la solicitud de asistencia técnica y financiera. Dicha información, 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.

Cabe destacar que los lineamientos que aquí se proponen se construyeron partiendo de la base de tres ejes de política pública: accesibilidad, género y desarrollo sostenible y en línea con los objetivos planteados en el Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático, en relación al Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

DR. ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

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 Vias 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.

ER ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE COLEGIOLA

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.

REQUERIMENTOS PARA EVALUAR LAS POSIBLES TRAZAS Y POTENCIALIDAD DE IMPLEMENTACIÓN	
Objetivos	**Entregables sugeridos**
Analizar los aspectos territoriales a escala urbana de la ciudad	- 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	-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

	- 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:

REQUERIMENTOS 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

DR. ENRIQUE J. PRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
CONCORDIA

- *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

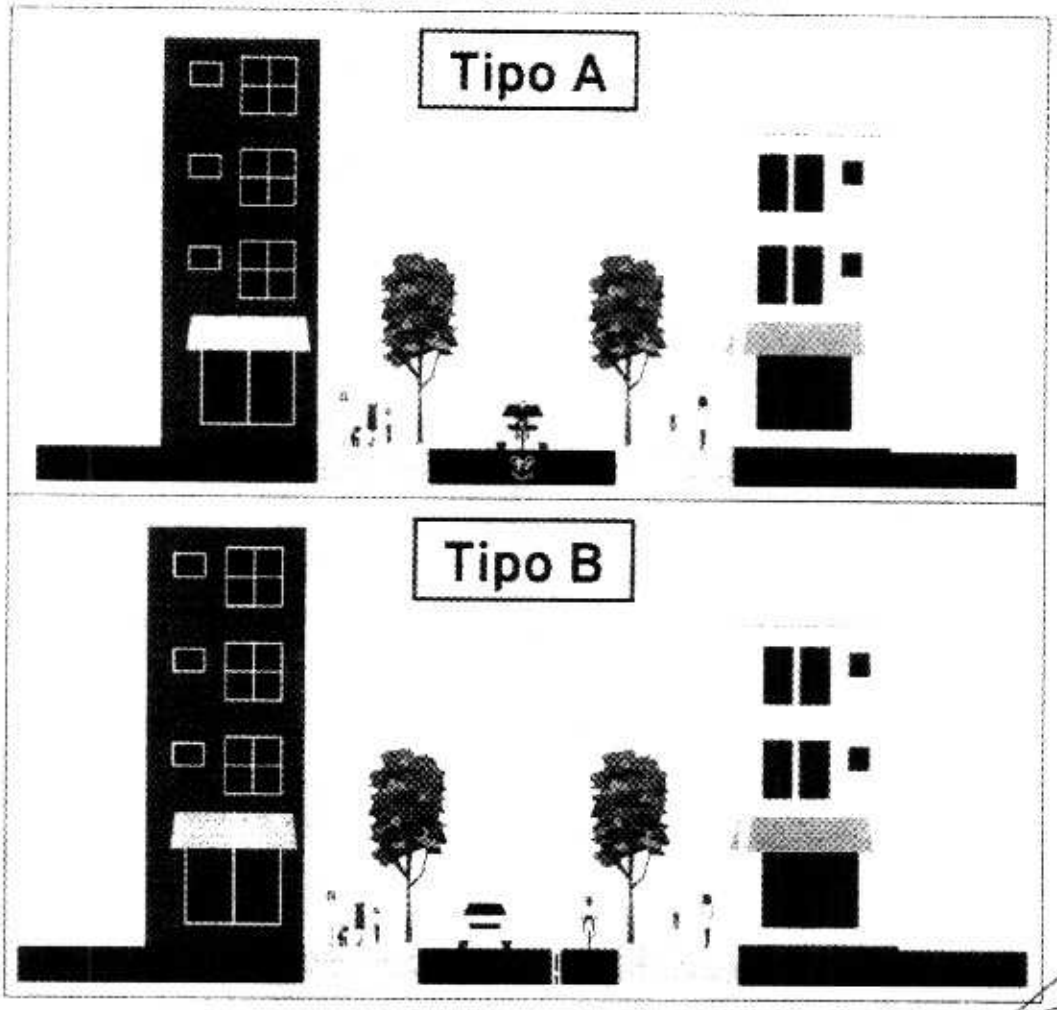
La vía segura para ciclistas tiene que ser diseñada de manera tal que todos los usuarios estén alertados visualmente sobre posibles situaciones de conflicto entre diferentes tipos de medios de transporte. En la práctica este punto de partida destaca que los flujos entre vehículos y ciclistas se comparten 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	carril delimitado con demarcación horizontal [C]
		> 4.000	carril segregado físicamente [D]
	>40-60	no aplica	carril segregado físicamente con buffer [E]

ES FIEL DEL ORIGINAL
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

	>60	no aplica	**Bicisenda**[1] [F,G]

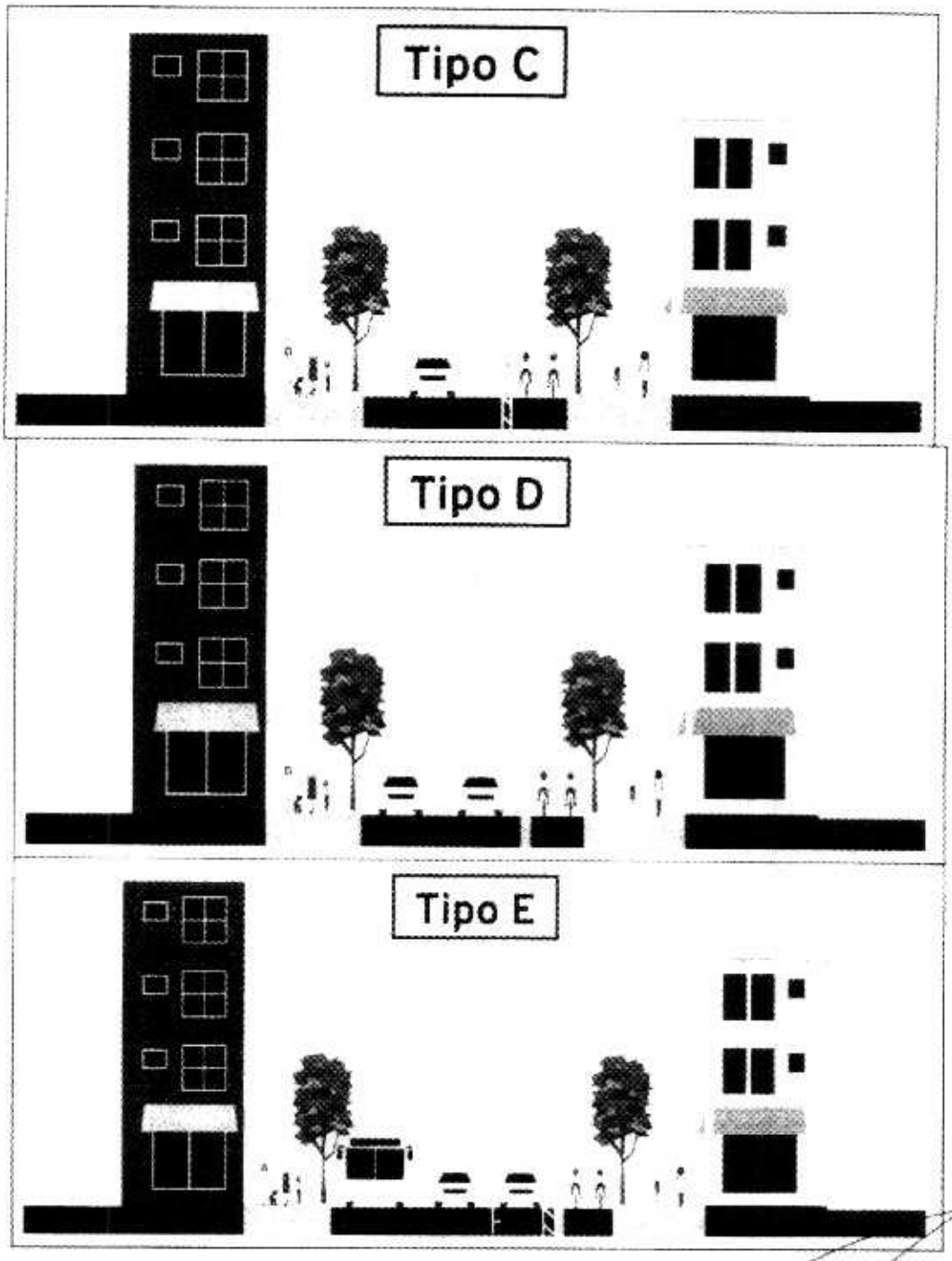
A continuación, se ilustran[2] las distintas tipologías de RVS mencionadas en la tabla anterior. Debe tenerse en cuenta que las mismas son de carácter orientativo y pueden variar de acuerdo a la configuración y jerarquización de la red vial de cada ciudad.



Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nación

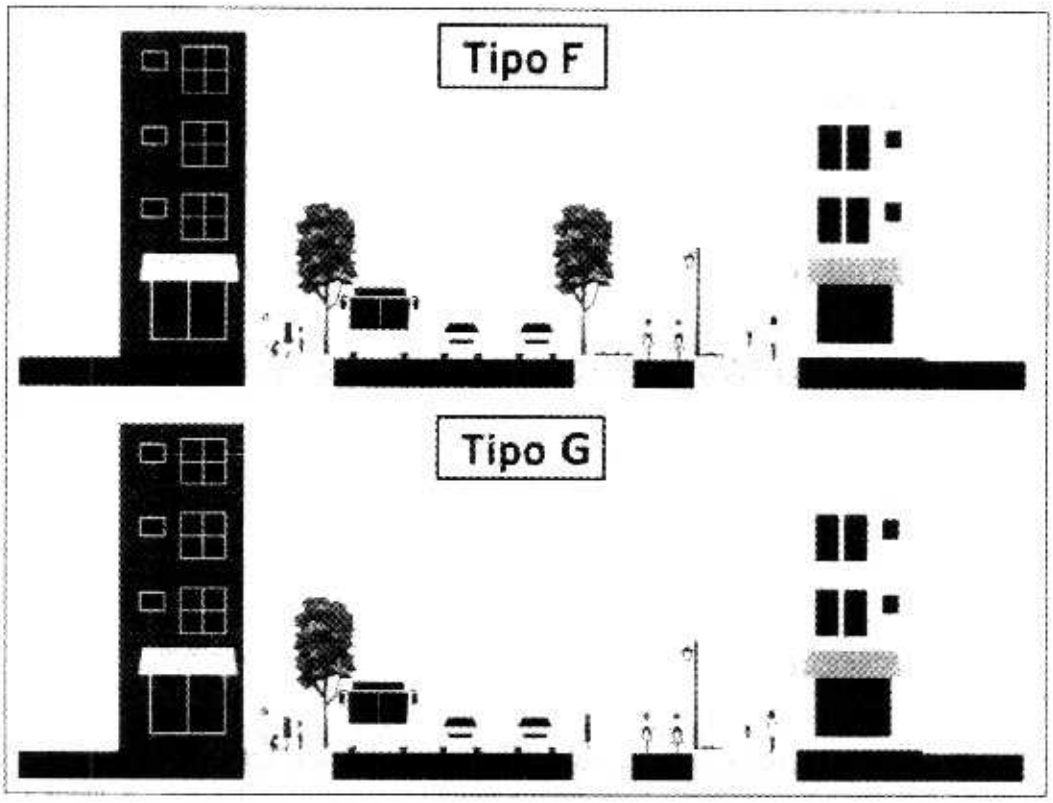
ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
CONCORDIA

[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



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

ESTEBAN JULIO CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA



Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nación

DR. ENRIQUE L. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
ESQUINA

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 bicisendas)

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)

DR. ENRIQUE F. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

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 ubicacion 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 hara cargo del mantenimiento, programa con sus items, costos estimativos, plazos, etc.)

Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nacion

DR. EMANUEL CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
CÓRDOBA

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.

DR. ENRIQUE T. ORESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE GRAL. ROCA

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

Alexis R. GUERRERA
Ministro de Transporte de la Nación

- 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.	- 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)	- 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 públicos y privados existentes - Mapas de recorridos de transporte público
Caracterizar la integración urbana	- 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	- Código de planeamiento local - Plano de desarrollo urbano - Plan de movilidad urbana - Plan de obras de infraestructuras

CR. ANTONIO F. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL

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	- 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	- 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

DR. ENRIQUE ERNESTO
INTENDENTE MUNICIPAL
GRAL. ROCA

Analizar aspectos relacionados con la prefactibilidad del ESTAP	- 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 DISEÑO[4]

- *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 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.

DR. EDGARDO T. CRESTO
INTENDENTE MUNICIPAL
LA CALERA

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.

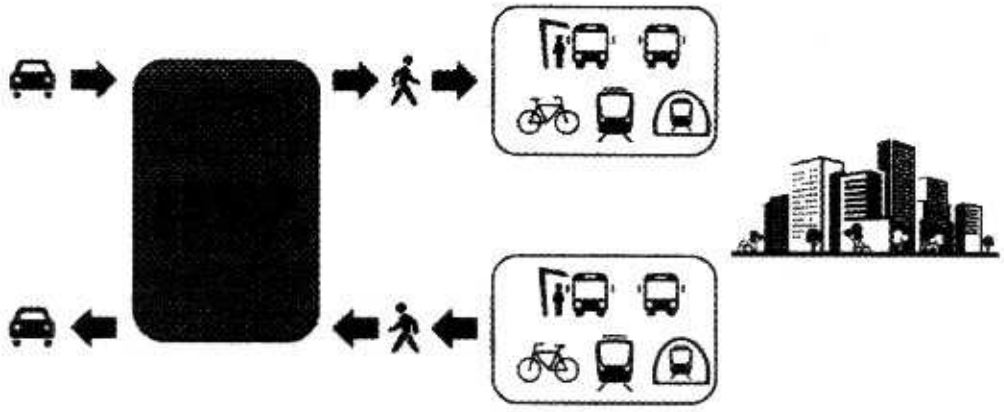
La matriz de decisiones a continuación ofrece un detalle de los criterios para el predimensionamiento de los ESTAP:

	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
Guarderia de bicicletas	si	si	si
INTERMODALIDAD			
Conectividad con tren, metrobús, combis, colectivos, etc.	si	si	si
Conectividad con bicisendas-ciclovias, micromovilidad	si	si	si
PROGRAMA servicios recomendados			
Tecnologias: Paneles informativos /Apps información en tiempo real para los usuarios	si	si	si
Servicios de gastronomia	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, genero y diversidad	recomendado	recomendado	recomendado

Microestaciones barriales (MIBA[5])	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:



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

DR. ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

[5] 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).

CUESTIONARIO PROYECTO CENTROS DE ESTACIONAMIENTO ARTICULADORES CON EL TRANSPORTE PÚBLICO (ESTAP)

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. Justificación de la necesidad del proyecto y su emplazamiento. (Describir)
2. ¿Qué vinculación tiene el proyecto con el desarrollo territorial local o metropolitano? (Por ej. patrones actuales de conectividad y dinámicas de movilidad de las áreas residenciales y centrales).
3. ¿Se busca adecuar un ESTAP existente o desarrollar uno nuevo? (Describir)
    a. En caso de nuevo proyecto, ¿Se dispone de terrenos que pudieran ser aprovechados para esta finalidad? (Adjuntar mapa con ubicación y mapa catastral del sitio)
4. ¿Indicar cuál es la oferta del transporte público que justifica la implantación del ESTAP? (por ej. colectivos, ferrocarril, etc.)
5. ¿Existen análisis estimativos de los ahorros de tiempos, costos y comodidad, entre otros, por el cambio modal del flujo vehicular particular hacia el transporte público en el ESTAP proyectado? (Adjuntar)
6. Caracterizar los volúmenes de tránsito que circulan en el entorno y/o en localidades cercanas, identificando los orígenes y destinos y motivos del viaje (por ej. laboral, estudio, turístico, compras, etc.). (Describir)
7. ¿La jurisdicción atrae o podría atraer viajes de usuarios del transporte particular motorizado (automóvil, moto) de otros municipios para realizar un transbordo hacia transporte público? (Detallar el área de influencia de atracción de usuarios, modos de transporte utilizados)
8. ¿Se dispone de una estimación de los beneficios económicos, sociales y ambientales que generaría el proyecto? (Describir)
9. ¿Existen estudios geotécnicos, hidrometeorológicos en el sitio seleccionado de implantación del proyecto? (En caso afirmativo, adjuntar información)
10. ¿En el lugar seleccionado de emplazamiento del ESTAP se registran interferencias de servicios (como postes/torres de alta tensión, gasoductos, alcantarillas, etc.) que puedan condicionar el proyecto? (Describir)
11. ¿El sitio seleccionado cuenta con servicios básicos (como ser, energía eléctrica, agua potable, gas, etc.) necesarios para el funcionamiento del ESTAP? (Adjuntar)
12. ¿Indicar el modelo de gestión de la administración de la infraestructura del ESTAP (¿por ej. si será pública, privada, mixto, etc.? (Describir)
13. En caso de prever la sinergia con otra tipología de infraestructura de transporte (por ejemplo, terminal de ómnibus, terminal fluvial, nodos logísticos, MIBA etc.) o de otros Programas con efectos intermodales con el objetivo de optimizar la administración y el mantenimiento, indicarlo. (Describir)
14. ¿La jurisdicción tiene previsto un programa de mantenimiento de la infraestructura y de los servicios del futuro ESTAP? (Adjuntar: quien se hará cargo del mantenimiento, programa anual, costos, ítems, etc.)

DR. ENRIQUE T. CRESPO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CÓRDOBA

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número: IF-2022-44554914-APN-SSPYCT#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Jueves 5 de Mayo de 2022

Referencia: MOVILIDAD INTEGRAL NO MOTORIZADA (MINM) - LINEAMIENTOS CONCEPTUALES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 18 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.05.06 14:40:47 -03:00

Micaela Motin
Subsecretaria
Subsecretaria de Planificacion y Coordinacion de Transporte
Ministerio de Transporte

PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

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

Digitally signed by Gestion Documental Electronica

CONVE-2022-128930776-APN-DGD#MTR

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 Publicas). Además debe identificarse la localidad o localidades

IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR
DR. ENRIQUE T. CRETON
PRESIDENTE MUNICIPAL
EL DORADO (M)
CONVE-2022-128930776-APN-DGD#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.

g. 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 máximo 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

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 Nº 1759 de fecha 3 de abril de 1972 (t.o. 2017), que refiera el grado de avance, incorporando toda información que

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 especifica 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.

Para la solicitud del último desembolso es exigible la rendición de cuentas del CIEN 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

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.

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

DR. ENRIQUE T. CRESTO
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número: IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 27 de Octubre de 2020

Referencia: Anexo Reglamento de Rendición de Cuentas

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 6 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2020.10.27 22:36:06 -03:00

Julio Alejandro Roca
Subsecretario
Subsecretaria de Gestion Administrativa
Ministerio de Transporte

DR. ENRIQUE T. CRE...
PRESIDENTE MUNICIPAL
DE CONCORDIA

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

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2020.10.27 22:36:27 -03:00

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Convenio firma ológrafa

Número: CONVE-2022-128930776-APN-DGD#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 29 de Noviembre de 2022

Referencia: EX-2021-123502063- -APN-DGD#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 45 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.11.29 18:22:41 -03:00

Romina Ayelén Tropea
Asistente administrativo
Dirección de Gestión Documental
Ministerio de Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2022.11.29 18:22:43 -03:00