

ANEXO

PROCEDIMIENTO PARA LA MODIFICACIÓN DE PARÁMETROS OPERATIVOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR EN JURISDICCIÓN DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

ARTÍCULO 1º.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente procedimiento es de aplicación a toda iniciativa de modificación de los parámetros operativos de los servicios comunes y expresos de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros por automotor de jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Las iniciativas de modificación podrán ser presentadas por las empresas operadoras de los servicios, organismos públicos, organizaciones no gubernamentales, asociaciones representativas de usuarios y/o vecinos, o tramitadas de oficio por parte de la Autoridad de Aplicación.

Se dará prioridad a aquellas iniciativas que contengan propuestas que tiendan a optimizar la oferta de servicios de forma tal que, asegurando una adecuada accesibilidad para la población, minimicen los recorridos improductivos y sobreofertados. Asimismo, se dará igual primacía a las iniciativas que propendan a la integración y complementación intra e intermodal.

ARTÍCULO 2º.- EXCEPCIONES

Exceptúanse de la aplicación del procedimiento establecido en este Anexo, al tratamiento de aquellas solicitudes en las que se verifique alguna de las siguientes situaciones:

- 2.1. Cambio del sentido de circulación de una o más arterias.
- 2.2. Estado de intransitabilidad de una o más arterias.
- 2.3. Restricciones de tránsito impuestas por autoridad competente.
- 2.4. Riesgo potencial o cierto para las personas, derivado del estado de la vía pública y del uso del suelo de la misma.
- 2.5. Aquellas modificaciones que por su escasa significación y mínima o nula afectación a terceros ameriten ser exceptuadas del tratamiento general.

Las modificaciones de parámetros operativos con causa en los casos contemplados en este artículo podrán ser autorizadas de oficio o a petición de parte. Las solicitudes de los interesados deberán estar acompañadas de toda la prueba que acredite los hechos invocados.

La Autoridad de Aplicación, a través del área técnica pertinente, tendrá a su cargo la sustanciación y clausura de los procedimientos originados con motivo de lo dispuesto en el presente artículo así como el dictado del correspondiente acto administrativo.

ARTÍCULO 3º.- MODIFICACIONES ALCANZADAS

El presente procedimiento es de aplicación a las iniciativas indicadas a continuación:

- 3.1. Prolongación de recorrido.
- 3.2. Ramificación de recorrido.

- 3.3. Desdoblamiento de recorrido.
- 3.4. Supresión total o parcial de recorrido.
- 3.5. Fraccionamiento de recorrido.
- 3.6. Fusión total o parcial de recorridos.
- 3.7. Variación de parque móvil.
- 3.8. Internación de cabecera.
- 3.9. Cambio de cabecera.
- 3.10. Cambio de recorrido.
- 3.11. Incorporación o modificación de Servicios Expresos.
- 3.12. Variación de frecuencias de los servicios.
- 3.13. Incorporación de rondin.
- 3.14. Incorporación de refuerzo de servicios.

A continuación, se define cada una de las modificaciones mencionadas:

3.1. Prolongación de recorrido.

Es el alargue desde uno de los puntos terminales de un recorrido preexistente, que mantiene el trazado directriz del recorrido que se prolonga, destinado a atender necesidades de transporte insatisfechas, debidamente detectadas y evaluadas.

La longitud máxima no debe exceder el TREINTA POR CIENTO (30%) de la extensión del recorrido preexistente, medida desde la cabecera.

En los casos de las modificaciones propuestas por la Autoridad de Aplicación, el porcentaje de modificación podrá ser mayor, en caso de así considerarlo conveniente.

3.2. Ramificación de recorrido.

Es el desprendimiento de un nuevo recorrido desde una traza preexistente hacia un punto cualquiera ubicado fuera de ella, destinado a atender necesidades de tráfico insatisfechas, debidamente detectadas y evaluadas.

La longitud máxima no debe exceder del TREINTA POR CIENTO (30%) de la extensión del recorrido original.

3.3. Desdoblamiento de recorrido.

Es la creación de una bifurcación de la línea preexistente con retorno a la misma, desde un punto a otro de la línea, destinado a atender necesidades de tráfico insatisfechas que tengan origen o destino en el recorrido original.

El desarrollo máximo de un desdoblamiento no debe exceder el TREINTA POR CIENTO (30%) de la extensión del recorrido original.

En los casos de las modificaciones propuestas por la Autoridad de Aplicación, el porcentaje de modificación podrá ser mayor, en caso de así considerarlo conveniente.

3.4. Supresión total o parcial de recorrido.

Es la supresión total o parcial de itinerarios, ramales o desdoblamientos, para el CIEN POR CIENTO (100%) de los servicios con carácter permanente.

En todos los casos se deberá acreditar la existencia de otros servicios de transporte público o alternativas de movilidad para la población, que operen en el área de la modificación y satisfagan adecuadamente la demanda de la zona.

3.5. Fraccionamiento de recorrido.

Es el establecimiento de una cabecera en un punto intermedio del recorrido autorizado de la línea, en la cual finaliza una fracción de los servicios totales. El fraccionamiento podrá ser permanente o provisorio, en este último caso la nueva cabecera sólo operará en determinadas franjas horarias, días de la semana y/o temporadas, restableciendo el servicio completo por fuera de esos lapsos, teniendo como finalidad la atención de las grandes concentraciones de la demanda en horas pico.

En todos los casos deberá verificarse la disponibilidad de un área adecuada para la regulación de los servicios, de tal manera que no implique una afectación al medio urbano.

3.6. Fusión total o parcial de recorridos.

La fusión total tiene por objeto consolidar las trazas de DOS (2) o más líneas, de modo tal de obtener un recorrido unificado sobre una de las mismas, y que reconociendo un principio direccional común, satisfaga la demanda actual de servicios en dicho corredor.

A los efectos de autorizar una fusión de trazas, deberá constatarse que la misma no implique la creación de un nuevo corredor de servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros, entendiéndose por tal la circunstancia de que a través de la fusión de DOS (2) o más trazas, se genere un nuevo recorrido, con orígenes y destinos fuera de la zona de influencia de los corredores autorizados en los permisos vigentes.

Se entiende por fusión parcial, a la unificación de DOS (2) o más recorridos sólo en aquellos sectores superpuestos de sus trazas.

La fusión parcial importará la unificación de los recorridos de los peticionantes en los tramos de superposición, manteniéndose el resto de sus itinerarios conforme los parámetros correspondientes a sus respectivos permisos de explotación.

En los casos en que la solicitud comprenda la fusión total o parcial de recorridos a cargo de distintas empresas operadoras, el tratamiento de la misma, requerirá previamente la cesión total o parcial del permiso de explotación de las trazas involucradas, conforme lo establezca la normativa vigente.

3.7. Variación de Parque Móvil.

Es la variación en la composición del parque aprobado a cada línea.

3.8. Internación de cabecera.

Es la modificación de uno de los puntos terminales del recorrido de la traza autorizada de una línea, para alcanzar un nuevo predio destinado al estacionamiento y guarda de los vehículos.

3.9. Cambio de cabecera.

Es el establecimiento de una nueva cabecera en un punto distinto del recorrido originalmente autorizado, en la cual finalizarán la totalidad de los servicios, y deberá ubicarse a una distancia máxima de hasta UN MIL (1.000) metros de la cabecera autorizada y justificarse en razones de índole operativas. Si la cabecera pasase a encontrarse en territorio de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, se deja constancia que no se podrá realizar tráfico de pasajeros una vez atravesado el límite jurisdiccional.

Esta distancia podrá ser superior en caso de que la Autoridad de Aplicación, por razones fundadas, lo considere conveniente.

3.10. Cambio de recorrido.

Es aquella modificación en el itinerario de la traza autorizada, que no obedezca a cuestiones de tránsito, por razones de cambios en la localización de la demanda, disponibilidad de nueva infraestructura u otra causal similar, el cual no podrá exceder un TREINTA POR CIENTO (30%) de la longitud del recorrido.

En las modificaciones propuestas por la Autoridad de Aplicación, el porcentaje de la modificación podrá ser mayor, en caso de así considerarlo conveniente.

3.11. Incorporación o modificación de Servicios Expresos.

Se entenderá por Servicios Expresos a aquellos servicios complementarios a los servicios comunes, caracterizándose por la supresión de paradas o utilización de recorridos alternativos, permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio. En el caso de utilizarse recorridos alternativos, las paradas de ascenso y descenso deberán situarse sobre la traza autorizada para los servicios comunes.

Excepcionalmente, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar paradas por fuera de la traza del servicio común, cuando la vialidad lo permita y de los análisis técnicos se estime pertinente.

Los Servicios Expresos no podrán exceder el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los servicios del total autorizado para las prestaciones regulares, pudiendo operar en días y horarios específicos, en función de las necesidades de la demanda.

3.12. Variación de frecuencias de los servicios.

Es la modificación de las frecuencias aprobadas, acordes con el uso del parque máximo y mínimo autorizado.

En el caso de que la modificación se origine en la petición de una empresa operadora, la misma se realizará por simple comunicación acompañando el nuevo cuadro de horarios del servicio.

En todos los casos, esta modificación deberá respetar los límites autorizados en los parámetros operativos vigentes y guardar coherencia con el parque móvil a utilizar.

En los casos donde la variación de frecuencias implique modificaciones del parque mínimo y máximo autorizado, se podrá realizar a título provisorio y experimental, con un plazo de hasta NOVENTA (90) días corridos donde se evaluará el desenvolvimiento de la medida.

3.13. Incorporación de rondín.

Se considera un servicio rondín todo aquel servicio que, siendo una porción de un recorrido autorizado, en una de sus puntas cabeceras, sirva como alimentador del recorrido troncal de la línea, funcionando en días y horarios especiales,

para atender demandas específicas que por razones de servicios y optimización de recorridos, no haga falta prestarse con el recorrido completo. Este servicio rondín será considerado en redondo, compartiendo la cabecera de inicio y fin del servicio.

El mismo tendrá días y horarios específicos de prestación, debidamente comunicados y autorizados por la Autoridad de Aplicación.

La autorización de los mismos se regirá por lo dispuesto para las EXCEPCIONES presentadas en el artículo 2º del presente.

3.14. Incorporación de refuerzo de servicios.

Se considera un refuerzo de servicios todo aquel servicio que se preste, sobre la traza de un recorrido autorizado, en días y horarios específicos para atender a demandas particulares (por ejemplo, eventos masivos, actividades deportivas y/o culturales programadas, suplir la falta de servicios ferroviarios y/o subterráneos, etc.).

Estos refuerzos de servicios se autorizarán por una simple comunicación emitida por la Autoridad de Aplicación, especificando el motivo, fechas y horarios de los servicios a ser prestados. Se podrá, en los casos que así se requiera, presentar una variación del recorrido original para atender la demanda.

ARTÍCULO 4º.- AUTORIZACIONES EXPERIMENTALES

La Autoridad de Aplicación podrá autorizar con carácter experimental y previo al desarrollo del procedimiento definitivo, modificaciones de recorridos y/o frecuencias, en aquellos casos donde se estime conveniente la determinación empírica del impacto de la medida solicitada.

ARTÍCULO 5º.- METODOLOGÍA PARA EL TRATAMIENTO DE LAS INICIATIVAS DE MODIFICACIÓN

Con independencia del origen de la iniciativa de modificación de los parámetros operativos de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros por automotor en jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para su tratamiento deberá cumplirse con las siguientes etapas metodológicas:

5.1. Presentación:

5.1.1. Iniciativas originadas por empresas prestatarias de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros por automotor.

La solicitud deberá ser presentada mediante la plataforma de Trámites a Distancia (TAD) del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

a) Descripción de la modificación solicitada.

b) Mapa en el que se detalle la traza completa actual y la propuesta de modificación solicitada, en ambos sentidos y con los puntos de cambios de secciones tarifarias previstos, así como los recorridos de las líneas que circulan dentro del área de influencia de la modificación, considerando QUINIENTOS (500) metros hacia ambos lados de la traza, incluyendo las líneas de jurisdicción Nacional, en caso de corresponder. Puede presentarse también en formato georreferenciado, idealmente.

c) Identificación de los nodos atractores y generadores de viajes que existieran dentro del área, como ser: estaciones ferroviarias o de subterráneos, centros de trasbordo, paradas de transporte público existentes, instituciones de salud, instituciones educativas, zonas comerciales, equipamiento deportivo y/o cultural, centros recreativos, parques industriales, etc.

d) Características del nuevo servicio, indicando itinerarios resultantes en todos sus recorridos, parque móvil,

frecuencias y cuadros horarios de los servicios propuestos, indicando la velocidad comercial y los tiempos de marcha, entre secciones, en hora pico y no pico¹.

e) Parque Móvil. En caso de corresponder, debe justificarse el aumento o disminución de parque requerido, como consecuencia de la modificación solicitada, así como la variación en la cantidad de los vehículos afectados a los diferentes recorridos de la línea, si la empresa solicita además, una reasignación del mismo.

f) Organización para la operación. Si el pedido incluye el establecimiento de nuevas cabeceras y/o una modificación en cuanto al número de vehículos utilizados, lo que implica variaciones en las instalaciones fijas -playas y garajes- y de equipamiento, las empresas operadoras deberán indicar los cambios en la operación que ello traerá aparejado.

g) Justificación de la modificación y análisis de la reasignación de tráfico: Las empresas deberán presentar un análisis con la estimación del impacto que, se prevé, producirá la modificación solicitada sobre la demanda.

La Autoridad de Aplicación evaluará la información aportada y comunicará a la empresa operadora su conformidad o, en su caso, los análisis complementarios a realizar sobre la misma.

h) Impacto sobre el Medio Urbano. En los casos en que, dada la entidad de la modificación, la Autoridad de Aplicación entienda procedente la evaluación de su impacto sobre el medio urbano, solicitará la realización de un estudio específico, determinando las características del mismo.

5.1.2. Iniciativas originadas por organismos públicos, organizaciones no gubernamentales, o asociaciones representativas de los usuarios y/o vecinos.

La presentación deberá contar con el siguiente detalle:

a) Identificación completa del/los solicitante/s.

b) Mapa en el que se detalle la traza completa actual y la propuesta de modificación solicitada, en ambos sentidos y con los puntos de cambios de secciones tarifarias previstos, así como los recorridos de las líneas que circulan dentro del área de influencia de la modificación, considerando QUINIENTOS (500) metros hacia ambos lados de la traza, incluyendo las líneas de jurisdicción Nacional, en caso de corresponder. Puede presentarse también en formato georreferenciado, idealmente.

c) Identificación de los nodos atractores y generadores de viajes que existieran dentro del área, como ser: estaciones ferroviarias o de subterráneos, centros de trasbordo, paradas de transporte público existentes, instituciones de salud, instituciones educativas, zonas comerciales, equipamiento deportivo y/o cultural, centros recreativos, parques industriales, etc.

d) Se deberá informar la situación actual de las líneas que operan en el área y cuál es el nivel de satisfacción de las necesidades de transporte.

e) Correspondrá indicar el tipo de servicio requerido en cuanto a recorrido y/o modalidad, y cuáles son las conexiones solicitadas para atenuar las deficiencias o mejorar la oferta de transporte, a efectos de analizar y proponer la mejor alternativa posible, dadas las condiciones en las cuales se esté operando en el momento solicitado.

¹ La hora pico y no pico va a depender de cada línea/recorrido/sentido, debiendo ser diferente de ser necesario en cada uno de los casos. Asimismo, el cálculo deberá hacerse con parámetros reales de la oferta prestada, pudiendo utilizarse los datos que arrojan los GPS de las unidades.

5.1.3. Modificaciones a la red de transporte impulsadas por la Autoridad de Aplicación.

La Autoridad de Aplicación podrá impulsar modificaciones a la red de transporte urbano de pasajeros de jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el objetivo de propender a su optimización, mejorando la accesibilidad de la misma.

La Autoridad de Aplicación podrá tramitar modificaciones sin las limitaciones impuestas sobre longitudes máximas y porcentajes establecidos para cada tipo de necesidad o conveniencia.

Las tramitaciones impulsadas por la Autoridad de Aplicación deberán cumplimentar los siguientes requisitos:

Informe técnico: La propuesta de modificación deberá contar con un informe técnico elaborado por el área pertinente, que fundamenten la necesidad, oportunidad, mérito y/o conveniencia de la propuesta de modificación.

Características del servicio propuesto: Parámetros operativos propuestos.

5.2 Evaluaciones: La Autoridad de Aplicación, a través de las dependencias técnicas pertinentes, verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos para las presentaciones detalladas en los incisos 5.1 del artículo 5° del presente Anexo.

Cumplidos la totalidad de los mismos, se someterá la presentación a las evaluaciones que se especifican en los apartados siguientes.

En el caso de que la presentación no cumpla con los requisitos, se notificará a los peticionantes, indicando las deficiencias encontradas y se los intimará a que en un plazo de DIEZ (10) días hábiles se subsanen y/o completen los mismos. Vencido el plazo, de persistir las deficiencias, se procederá al desistimiento y posterior archivo de la solicitud. Las notificaciones serán cursadas a través de la plataforma de Trámites a Distancia (TAD).

5.3 Informe Técnico.

Verificado el cumplimiento de los extremos previstos en los incisos 5.1. y 5.2., el área competente de la Autoridad de Aplicación elaborará un informe técnico, que fundamente la conveniencia y viabilidad de la propuesta, priorizando el beneficio de los usuarios afectados por la misma, el eventual impacto sobre el medio urbano y la evaluación del impacto económico sobre/en los operadores existentes en la zona de influencia del mismo.

5.4 Publicación en el Foro Participativo de la Movilidad

Cumplido lo previsto en los puntos precedentes y surgiendo de la evaluación efectuada la admisibilidad de la solicitud, se procederá a publicar la propuesta en el Foro Participativo de la Movilidad en el cual deberán presentarse las observaciones y/o impugnaciones que resulten pertinentes.

5.5. Observaciones e impugnaciones

Las autoridades públicas, entidades representativas, empresas operadoras de los servicios, asociaciones representativas de los usuarios y/o vecinos y quienes justifiquen un legítimo interés, podrán presentar sus observaciones o impugnaciones a la propuesta dentro de los QUINCE (15) días corridos a partir del día de apertura del Foro Participativo de la Movilidad.

5.6. Descargos

Los peticionarios podrán presentar los descargos correspondientes dentro del plazo de DIEZ (10) días corridos contados a partir de la conclusión del plazo previsto para la presentación de las observaciones y/o impugnaciones.

5.7. Evaluación y conclusión

La Autoridad de Aplicación, a través de las áreas técnicas pertinentes, evaluará la admisibilidad de las impugnaciones y de los descargos.

Verificados los requisitos, cumplidos los análisis explicitados, realizados otros estudios complementarios que la Autoridad de Aplicación haya considerado que fueran necesarios y/u oportunos o convenientes y, producidos los informes técnicos correspondientes, procederá a la aprobación o al rechazo de la solicitud, mediante el dictado del acto administrativo correspondiente.



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S

**Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico**

Número:

Buenos Aires,

Referencia: EX-2025-.09673691-GCABA-DGTCP. ANEXO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.