

Agencia de Transporte Metropolitano

Por: Caccianini Luciana, Conqueira Liliana,
Crisconio Magdalena, Lopardo Julián y
Asociación Civil Governeo.

Introducción

El día 8 de junio del **año 2012**, se comenzó a delinear la **Agencia de Transporte Metropolitano (ATM)** al momento de coincidir, en una reunión en la Casa Rosada, funcionarios del gobierno de la Nación, la Provincia de Buenos Aires (PBA) y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Allí se discutieron los primeros detalles respecto del funcionamiento del futuro ente tripartito, que tendría como finalidad articular políticas conjuntas en materia de transporte de pasajeros y de carga, en el ámbito del **Área Metropolitana de Buenos Aires**. Es importante destacar que si bien el gobierno de la Provincia de Buenos Aires y el Estado Nacional pertenecían a una misma fuerza política, la Ciudad era gobernada por un partido político opositor.

Se estaba ante la presencia de un hecho histórico. Varios habían sido los intentos, frustrados todos ellos, de consolidar institucionalmente una instancia de coordinación intergubernamental. En este sentido, el Secretario de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, **Hugo Bilbao**, declaró ante la prensa el 13 de junio del año 2012:

***Es muy fuerte la decisión política**, el gobernador de la provincia, la presidenta, se incorporó también el jefe de gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, **un hecho absolutamente histórico**. En la década de 1970 fue el primer intento cierto de hacer un organismo de estas características; 18 proyectos de ley desde 1983 a la fecha, uno se concretó y sin embargo no se puso en funcionamiento. A partir del viernes sí, estuvo clara la decisión política, y hoy quienes somos los responsables de las áreas de transporte de las tres jurisdicciones, vamos a empezar a darle sentido práctico a esta decisión política.*

Finalmente, el 3 de octubre del mismo año, se constituyó formalmente la ATM, con la suscripción de un convenio tripartito entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El Ministro del Interior y Transporte de la Nación, Aníbal Florencio **Randazzo**, destacó:

*A partir del día de hoy tenemos una institución, que es la Agencia de Transporte Metropolitano, que tiene como objetivo articular toda la política en materia de transporte con un único objetivo que es mejorar el transporte público en un área demasiado compleja y muy amplia. **Es importante entender que ésta es una agencia de planificación y coordinación de políticas públicas vinculadas al transporte, no es una agencia que va a llevar adelante la realización de obras; aunque sí va a tener como una de sus funciones tratar todas las obras propuestas por las distintas jurisdicciones, con el objetivo de que éstas contribuyan a mejorar la vinculación del transporte público. Ese es el objetivo de la agencia.***

Quisiéramos que los cambios se dieran mañana pero eso no existe, no existe la magia. Lo que existe, en este caso, es una decisión de política pública que aspira en el mediano y largo plazo poder coordinar toda la política de transporte. Si esto se hubiera hecho hace 30 años cuando se empezó a conversar la idea de generar un ámbito que institucionalice la discusión en materia de transporte público (...), habiéramos seguramente tenido muchos menos inconvenientes, sobre todo porque el tema del transporte y el transporte en movimiento está asociado al tránsito.

El transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires

El concepto de área metropolitana implica una **ciudad central**, que denomina también a la Metrópolis, y **ciudades periféricas** que generan una interrelación difícil de analizar por separado. Entonces, se entiende por área metropolitana a la **vinculación** entre múltiples ciudades que **trascienden los límites administrativos** dados por la organización jurídico-política de cada territorio, volviendo a la coordinación entre distintos departamentos una cuestión central a la hora de pensar múltiples políticas, como pueden ser las de transporte urbano¹.

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) está conformada por la **Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 40 municipios² de la Provincia de Buenos Aires³**, caracterizados por una continuidad física, bajo el ordenamiento de cuatro unidades administrativas distintas.

Según la información del último Censo Nacional de Población y Vivienda (2010), en la RMBA viven 14.819.137 personas, reuniendo al **37% de la población del país**. Cuenta con una superficie total de 13.934 kilómetros cuadrados, concentrando el 95% del total de la población de la Provincia en algo menos del 4% de su territorio.

¹ Extractos del documento "Hacia una política de transporte de calidad en el AMBA: Diagnósticos y Recomendaciones". Informe final. Universidad Nacional de Tres de Febrero (2015).

² Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Rodríguez, General San Martín, General Las Heras, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, La Plata, Lanús, Lomas de Zamora, Luján, Malvinas Argentinas, Marcos Paz, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate.

³ Caracterización de la RMBA extraída del documento "Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires" de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires (2007).

La red vial está compuesta por **cuatro autopistas** dispuestas en forma radial que dan acceso a la Ciudad de Buenos Aires, movilizan 670.000 vehículos en forma diaria. Existen **numerosas líneas de colectivos** en el marco de los tres niveles de gobierno (nacional, provincial y municipal), **siete líneas de ferrocarril, seis de subterráneo y un premetro**.

Sus 15 millones de habitantes generan cerca de 20 millones de viajes diarios, de los cuales un 73% se realiza en modos motorizados (automóviles y colectivos). El modo de transporte público agrupa al 55% del total de viajes, y el privado el 45%. Dentro del primer grupo, el colectivo alcanza al 80%, en tanto la participación de los modos guiados (ferrocarril y subterráneo) es del 13% y 7%, respectivamente. Por su parte, el modo de transporte privado se explica en un 77% por el uso del automóvil particular⁴.

En cuanto al financiamiento del sector, hay una alta participación estatal tanto en cuestiones de infraestructura, como en mantenimiento y operación. En particular, se destaca la alta incidencia de subsidios corrientes que compensan los esquemas tarifarios del transporte público.

Competencias, normativa y antecedentes⁵

En el área metropolitana coexisten cuatro unidades administrativas con competencias propias, compartidas o concurrentes en diversas materias, una de las cuales es el transporte urbano y suburbano. Estas unidades son el gobierno nacional, bonaerense, porteño, y los gobiernos municipales.

A nivel nacional, el **Ministerio de Transporte** tiene jurisdicción sobre la planificación, el control y la fiscalización del transporte ferroviario de pasajeros y de carga; y de las líneas de transporte automotor de pasajeros cuyo recorrido se realiza dentro de la CABA, entre CABA y los municipios de la PBA, y entre CABA y las provincias.

A su vez, las **provincias** conservan todo el poder no delegado al Gobierno Central para reglar su comercio interno y, por ende, controlan y fiscalizan el transporte que se realiza dentro de su jurisdicción territorial, al igual que los municipios respecto del transporte que se efectúa dentro de sus límites geográficos.

En el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, la **Agencia Provincial de Transporte**, del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos, ejerce la regulación y el control de las líneas de transporte automotor de pasajeros que desarrollan sus recorridos entre dos o más municipios de la Provincia, sin ingresar en la CABA. La **Dirección Provincial de Vialidad**, dependiente del mismo ministerio, se ocupa de mantener algunas avenidas importantes y aquellas rutas que, al atravesar varios municipios, son consideradas rutas provinciales. También el gobierno de la Provincia de Buenos Aires se ocupa de la habilitación de los vehículos patentados en la provincia, y de la habilitación de los conductores.

⁴ Fundación Metropolitana, Anuario 2014. p. 15.

⁵ Apartado generado a partir de información extractada del documento "Estado de situación del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)" del Observatorio de Políticas Públicas. (2012)

En la Ciudad, la **Secretaría de Transporte**, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, tiene a su cargo la planificación y ordenamiento general del tránsito, la habilitación de los taxis que circulan por la ciudad, el otorgamiento de licencias de conducir, la fijación de paradas del transporte automotor de pasajeros, y la implementación de los programas de carriles exclusivos para transporte público en acuerdo con el Ministerio de Transporte de la Nación. También mantiene la infraestructura vial, tanto en lo que hace a remodelación de calles y avenidas, como a los planes de pavimentación y bacheo. Asimismo, en el ámbito de la CABA, la empresa estatal Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (S.B.A.S.E.) tiene a su cargo la administración de la red de subtes, mientras que Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) es la empresa estatal encargada de la explotación comercial, el mantenimiento y las nuevas obras de las autopistas de la CABA.

Los **municipios**, por su parte, regulan, organizan, y controlan las líneas de transporte automotor de pasajeros con recorridos desarrollados en los límites de su jurisdicción. También tienen competencias sobre la organización del tránsito, la prestación del servicio de taxis, y la infraestructura vial local.

En este contexto, debe destacarse que los intentos de coordinación en materia de transporte entre los niveles nacional, provincial, municipal, y la CABA, tienen un largo recorrido. En la década de 1990 tuvieron lugar los dos intentos más importantes de constitución de un ente metropolitano de transporte. El primero fue la Autoridad de Transporte Metropolitano (ATAM), cuya creación se promovió mediante una ley nacional que obtuvo media sanción en la Cámara de Senadores en el año 1995, pero que nunca logró avanzar en la Cámara de Diputados. La ATAM funcionaría como un organismo autárquico interjurisdiccional integrado por los Poderes Ejecutivos de la Nación, la Provincia y la Ciudad.

El segundo, fue la sanción de la Ley Nacional N° 25.031/98 que disponía la creación de un Ente Coordinador de Transporte Metropolitano (ECOTAM). Sin embargo, nunca se lograron las adhesiones necesarias para la puesta en funcionamiento, en este caso, del gobierno de la PBA, la CABA, y municipios del Área Metropolitana.

Aún con esta norma nacional en vigencia, pero sin ser implementada, en el año 2001 se volvió a presentar un proyecto de ley para la constitución de una autoridad de transporte metropolitano. No obstante, la iniciativa tampoco prosperó y no logró adquirir tratamiento parlamentario.

Tragedia de Once

El **22 de febrero del 2012** ocurrió en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires un grave accidente ferroviario en la Estación Terminal de Once, en el que **fallecieron 51 personas y más de 703 resultaron heridas**. El siniestro se produjo a las 08.33 de la mañana, cuando el tren N° 3.772 de la **línea Sarmiento bajo concesión a la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA)**, que contaba con ocho coches de formación y se encontraba próximo a la plataforma número dos de la Estación **Terminal de Once**, no detuvo su marcha y colisionó con los paragolpes de contención de la misma. En virtud de los datos relevados, **se considera el tercer accidente ferroviario más grave que se ha producido en la Argentina**, después del ocurrido en 1970 en Benavídez donde murieron 236 personas, y el ocurrido en 1978 en la localidad de Sa Pereira, Provincia de Santa Fe, cuyo resultado fue el fallecimiento de 55 personas.

El Diputado nacional, **Fernando Pino Solanas**, indicó que: “(...) **Esto es la consecuencia de un sistema que viene desde Carlos Menem y que ningún gobierno ha solucionado en 20 años. El sistema consiste en haber cedido la gestión de los ferrocarriles a empresas privadas (...). Por supuesto, en la escala de responsabilidades el primero ha de ser la empresa concesionaria. Pero después, las autoridades que lo permiten.**”

A causa del accidente se inició un **juicio** que, a cuatro años de la tragedia, culminó con la **condena de 21 personas, entre las que se encontraban**, el entonces ex Secretario de Transporte de la Nación, Ricardo **Jaime**, el titular de dicha cartera al momento del accidente, Juan Pablo **Schiavi**, el titular de TBA, Claudio **Cirigliano**, y diversos directivos de la empresa.

Creación del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación

La Presidenta de la República Argentina, **Cristina Elisabeth Fernández** de Kirchner, brindó el día 6 de junio del año 2012 un discurso en la Casa Rosada que fue transmitido por cadena nacional, en el que realizó varios anuncios, entre ellos la **decisión de unir las áreas del interior y transporte en un solo ministerio**, y la tarea encomendada a éste de **constituir un organismo de transporte del área metropolitana**.

Al día siguiente, 7 de junio, el Poder Ejecutivo Nacional **promulgó el Decreto N° 874/12**, mediante el cual **se creó el Ministerio del Interior y Transporte** y, entre las competencias asignadas, se estableció la de “entender en las relaciones y en el desenvolvimiento con los gobiernos de las provincias y el de la Ciudad de Buenos Aires, y en las **relaciones y cuestiones interjurisdiccionales** y coordinar políticas que coadyuven y fomenten la formación de regiones en el territorio nacional, a los fines establecidos en el artículo 124 de la Constitución Nacional”. Entre los fundamentos del decreto, se encuentra el de “profundizar el desarrollo y eficiencia del transporte en sus distintas modalidades, así como **maximizar la coordinación y participación** de los distintos sectores involucrados, tendientes a la integración y complementación funcional del sector en cuestión”.

De esta forma, quien fuera hasta ese momento Ministro del Interior de la Nación, Aníbal Florencio Randazzo, asumió como Ministro del Interior y Transporte, quedando las dos áreas bajo su cargo.

Agencia de Transporte Metropolitano

El 8 de junio del año 2012, mantuvieron una **primera reunión** en la Casa Rosada, el Ministro del Interior y Transporte de la Nación, **Randazzo**, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Mauricio **Macri**, y el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Daniel Osvaldo **Scioli**.

Teniendo en cuenta que diariamente 1.600.000 personas ingresaban de Buenos Aires a Capital Federal, y que de esa cifra más de 500.000 lo hacía en auto, 100.000 en camiones o camionetas, 500.000 en colectivos y 300.000 en trenes, se hizo hincapié en que **la problemática del transporte solamente podría solucionarse con una visión metropolitana que incluyera a todas las partes interesadas**.

Al finalizar este primer encuentro, **Randazzo** declaró en conferencia de prensa:

La reunión ha sido positiva, han coincidido tanto el jefe de la Ciudad de Buenos Aires como el Gobernador Daniel Scioli, en la necesidad de articular políticas conjuntas en lo que hace al transporte del Área Metropolitana donde se mueven 11 millones de pasajeros por día. Estamos convencidos de que hay que generar una institución que debe ser del área de transporte metropolitana, precisamente por eso se ha llevado una propuesta, que en pocos días harán las sugerencias que correspondan para finalmente consolidar este proceso, y que esta política tenga un lugar desde donde desarrollar todas sus acciones. En 90 días, y una vez acordada esta agencia de transporte metropolitano, deberemos presentar un Plan Quinquenal de trabajo. Mientras tanto he instruido al Secretario de Transporte Alejandro Ramos para que el día lunes, ya conjuntamente con el secretario de transporte de la Ciudad de Buenos Aires y el secretario de transporte de la Provincia de Buenos Aires, lleven adelante acciones concretas para mejorar el transporte del Área Metropolitana. Estas acciones están vinculadas a la mejora de los tiempos, la seguridad ciudadana en los trenes, la seguridad vial, en fin, todas aquellas cuestiones que seguramente van a hacer que el ciudadano pueda tener un mejor transporte público. Ese es el desafío que nos hemos propuesto y que esperamos cumplir.

Esta reunión fue para comprender que el área de transporte es interjurisdiccional, que es necesario como en cualquier lugar del mundo en donde hay una gran urbe y se vinculan distintas jurisdicciones, trabajar en forma articulada. En este caso, trabajaremos en conjunto con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la Provincia de Buenos Aires, y 42 municipios que van a formar parte de un órgano consultivo dentro de esta Agencia, porque la política es común a lo que hace al transporte tanto de pasajeros, como automotor, de cargas, o el tren.

Tan sólo cinco días después, el **13 de junio**, se llevó a cabo el **primer encuentro de la Agencia**, sin contar todavía con **ningún tipo de marco institucional legal**. Se reunieron los responsables de las áreas de transporte de los tres niveles de gobierno. Randazzo por el gobierno nacional, el Secretario de Transporte de la Provincia de Buenos Aires Hugo Bilbao, y el Subsecretario de Transporte de la Ciudad Guillermo Javier Dietrich. Al finalizar, los funcionarios brindaron declaraciones a los periodistas que se encontraban esperando afuera del establecimiento.

“La Ciudad, la Provincia, la Nación, es muy importante; discutimos mucho los temas que tenemos en agenda, (...) decidimos que los equipos técnicos se pongan a trabajar ahora en cuestiones puntuales que surgieron en la reunión de hoy. Nuestro espíritu es el de trabajar en conjunto, de colaborar, y de trabajar siempre en solucionar los problemas de la gente para viajar, que sabemos que son muchos”. Afirmó Dietrich.

Como resultado del intercambio de ideas entre los funcionarios, surgieron las prioridades de acción, entre las que se observaban la reconstrucción del ferrocarril, la mejora del estado de los subterráneos, la incorporación de una mayor frecuencia en las líneas de colectivos, y la implementación de cambios en la operación de las combis, procurando tener en cuenta la seguridad, la frecuencia y la coordinación entre los distintos modos de transporte⁶.

⁶ Párrafo extractado del documento “Estado de situación del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)” del Observatorio de Políticas Públicas (2012).

Convenio Tripartito

El día **3 de octubre del 2012**, se firmó el **convenio tripartito** para la creación de la Agencia de Transporte Metropolitano. Los **firmantes** fueron, por el gobierno nacional, el Ministro del Interior y Transporte **Florencio Randazzo**, y el Secretario de Transporte **Alejandro Ariel Ramos**; por el gobierno provincial, el Gobernador **Daniel Scioli** y el Director Ejecutivo de la Agencia Provincial del Transporte **Hugo Bilbao**; y, por el gobierno porteño, el Ministro de Gobierno **Emilio Monzó**, y el Subsecretario de Transporte **Guillermo Dietrich**.

La ATM ejercería sus funciones en materia de transporte y movilidad, automotor y ferroviario, de superficie y subterráneo, de pasajeros y carga, urbano y suburbano. Randazzo, al finalizar la firma, explicó los detalles del funcionamiento de la Agencia:

*Tendrá una conducción tripartita integrada por un representante del gobierno nacional, uno de la Provincia de Buenos Aires y uno de la Ciudad, que se deberán designar en un plazo de 30 días (...). **Están comprendidos en la configuración de la Agencia todos los medios de transporte del Área Metropolitana.** Ésta comprende el primer, segundo, y tercer cordón con un total de 42 municipios (...). A medida que avance el desarrollo urbano se puede extender a otros nuevos municipios. Vamos a desarrollar en los próximos 150 días un Plan Director del Transporte del Área Metropolitana; y, mientras tanto, en 30 días vamos a establecer una agenda común entre las tres jurisdicciones. Es importante destacar que la constitución de la Agencia de Transporte Metropolitano se hizo con modificaciones propuestas tanto por el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires como así también del gobierno de la Provincia de Buenos Aires.*

Sin embargo, **hubo que esperar casi dos años para que el Convenio fuera aprobado por los tres niveles de gobierno.** En primera instancia, fue ratificado por las autoridades de la Ciudad bajo el Decreto N° 513/12, luego por el Estado provincial mediante Decreto N° 490/13 y, finalmente, por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Decreto PEN N° 1.359/14.

En su creación, el ámbito de competencia del Ente, abarcó el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 42⁷ municipios de la Provincia de Buenos Aires, área que podía ser extendida en un futuro, de común acuerdo entre las partes.

Entre los **objetivos y funciones de la ATM** se establecieron implementar y ejecutar políticas comunes de ordenamiento, coordinación y planificación de las distintas modalidades del transporte; promover el ejercicio coordinado de las potestades públicas; impulsar la utilización del transporte de manera racional y eficiente; incentivar diversas formas de colaboración entre los sectores público y privado; impulsar la integración física, operativa y tarifaria (incluyendo compensaciones al usuario); propender a la unificación normativa; desarrollar un Banco de Datos, entre otros.

⁷ Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López y Zárate.

Se estableció una **conducción tripartita** bajo la forma de **Directorio**, ejercida por un representante de la Ciudad, uno de la Provincia y uno del Estado Nacional, elegidos por los respectivos Poderes Ejecutivos, y que debían ser designados en un plazo de 30 días. Las decisiones, que serían tomadas por unanimidad, contarían con la asistencia de un **Comité Ejecutivo** conformado por dos representantes por cada uno de los tres niveles de gobierno.

En suma, se preveía la conformación de un **Consejo Consultivo**, formado por los municipios integrantes de la ATM, empresas, operadores del sistema de transporte, asociaciones de usuarios y las ONG's que los representan, y entidades gremiales del sector.

El Convenio suponía una serie de **compromisos con fechas estipuladas**, a saber, definición de una agenda de temas prioritarios, y elaboración de un reglamento de organización y funcionamiento dentro de los 30 días de constituido; y la confección de un Plan Quinquenal Director de Transporte en el término de 150 días.

Respecto del financiamiento con destino a estudios, proyectos, y obras y servicios, la ATM podría gestionar créditos nacionales e internacionales.-Mientras que los fondos para el normal funcionamiento de la Agencia, serían asumidos por las partes en forma proporcional, los que servirían para solventar, entre otros gastos, la estructura de personal técnico perteneciente a las tres jurisdicciones que trabajaría en la Agencia.

Finalizada la aprobación del Convenio por las tres jurisdicciones intervinientes, en el año 2014, comenzaron a implementarse los objetivos acordados, tales como la elaboración del Plan Quinquenal, la proyección de las futuras obras, la designación de los representantes ante el Directorio y el Comité Ejecutivo, entre otros.

Mediante Decreto N° 26/15 de fecha 14 de enero del año 2015, el gobierno nacional nombró al representante del Directorio, y a los dos representantes del Comité Ejecutivo. Asimismo, mediante Decreto N° 896/15 con fecha 17 de septiembre de 2015, y Decreto N° 47/15 de fecha 23 de enero de 2015, el gobierno provincial y el gobierno porteño hicieron lo propio, respectivamente.

Traspaso de los Subtes

El **3 de enero del año 2012**, se reunieron el Ministro de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios de la Nación, Julio De Vido, y Mauricio Macri en representación de CABA, a fin de acordar la concreción de la transferencia de los Servicios de Transporte Subterráneo de Buenos Aires y Premetro, conocidos comúnmente como Subtes, que hasta entonces se regían por los contratos de concesión y actas acuerdo aprobados entre las partes por los Decretos Nacionales N° 2.608/93, 1.527/94 y 393/99, con adhesión de la CABA por Ley N° 373/00.

Durante el encuentro, **se firmó un Acta Acuerdo** entre las partes, a través del cual **Macri ratificó la decisión de aceptar la transferencia** de la concesión de la Red de Subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El Acuerdo, que establecía un plazo de 90 días para la culminación del proceso de transferencia, **otorgaba a las autoridades porteñas el control y fiscalización del contrato de concesión en su totalidad**, como así también, el íntegro ejercicio de la **potestad de fijar las tarifas del servicio, incluyendo la facultad de establecerlas por decisión unilateral**.

Las autoridades nacionales ofrecieron el pago de una suma de \$360 millones, cuyo origen era el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER), dentro de un plazo de 12 meses contados a partir de la firma del acuerdo y como único aporte, para el pago de subsidios por parte de la Nación. Posteriormente, los subsidios al servicio correrían por exclusiva cuenta de la Ciudad. Por su parte, las autoridades porteñas se comprometieron a aplicar como método de percepción de boletos el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Pocos días después, el gobierno nacional a través de su Ministra de Seguridad, Nilda Garré, confirmó a su par en la Ciudad, Guillermo Montenegro, el retiro de la custodia que ejercía la Policía Federal en más de 70 estaciones de Subte. Como respuesta, el gobierno de la CABA solicitó una prórroga del Acta Acuerdo, para encontrar la forma de reemplazar a esa fuerza.

A mediados del mes de febrero, **Macri comenzó a condicionar el traspaso a que "exista buena fe y vocación de trabajar en equipo con el gobierno nacional". "Yo siempre lo he dicho, en estos 90 días se va a decidir si el traspaso se puede dar o no. Puede ser que nunca se dé"**, sentenció. El gobierno nacional respondió rápidamente a estas advertencias, a través de su entonces secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi, quien sostuvo que *"uno no puede jugar con la gente"*, calificando de *"falta de seriedad y coherencia"* a la actitud del mandatario porteño.

El 29 de febrero, un día después de la comunicación efectuada por Nilda Garré; **Macri anunció la suspensión del traspaso del Subte**, confirmando que no se continuaría el trabajo de la Comisión Mixta entre la Ciudad y la Nación, que ya sumaba 60 días de los 90 estipulados en el convenio. El jefe de gobierno porteño destacó: *"No podemos hacernos cargo de estos 10 años de falta de inversión. Por esta razón, hoy se pone en peligro la seguridad de la gente. Como no puedo mentir ni ser cómplice de esta grave situación, decidimos suspender el traspaso"*.

En **marzo del año 2012**, el **Congreso Nacional** mediante la Ley N° 26.740, **ratificó la transferencia** a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de los Servicios de Transporte Subterráneo y Premetro. Frente a esta aprobación, **Macri** reafirmó su postura, adelantando que *"en estos términos no va a haber traspaso del subte"*, solicitando, a su vez, que el traspaso se realizara con recursos.

En conferencia de prensa el día 8 de junio, **Randazzo**, consultado por los periodistas acerca de la inclusión de los Subtes en la política de coordinación de la ATM, respondió: *"Tienen que ser parte de la política en materia de transporte porque hace a un sistema integrado, pero hemos sido muy claros y existe una ley con respecto de quién es la responsabilidad en ese sentido"*.

El 28 de agosto del año 2012 se llevó a cabo en la Casa Rosada, la **segunda reunión de la Agencia de Transporte Metropolitano** entre **Randazzo**, el Ministro de Jefatura de Gabinete de la Provincia de Buenos Aires **Alberto Pérez**, y la Vicejefa de la Ciudad de Buenos Aires **María Eugenia Vidal**.

El ministro **Randazzo** había declarado unos días antes *"esperamos que el jefe de la Ciudad de Buenos Aires asista a la convocatoria de la Agencia de Transporte Metropolitano ya como representante de los Subtes de la Ciudad de Buenos Aires, así como nosotros estamos abiertos a conversar todos los temas"*.

La concertación de este encuentro fue solicitada por Macri para tratar el tema de los subtes, aunque Randazzo esperaba poder concretar la constitución formal de la Agencia. El Poder Judicial de la Ciudad le había ordenado al gobierno porteño que utilice el dinero que oportunamente había depositado la Nación, y que estaba destinado a los subterráneos.

Luego de la reunión en la Casa Rosada, en la que los representantes del gobierno nacional confirmaron la disponibilidad del dinero depositado en concepto de subsidios, y que las autoridades porteñas usarían para pagar salarios de los empleados del subterráneo que estaban de paro, Vidal declaró ante la prensa: "**La verdad es que nosotros seguimos sosteniendo la posición de que el traspaso en estas condiciones no lo vamos a aceptar, porque las inversiones están pendientes. Esperamos que el ente metropolitano de transporte sea el espacio donde podamos discutir estas inversiones pendientes (...)**"

El 19 de diciembre del año 2012, la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sancionó la Ley N° 4.472/12, y la Ciudad asumió la responsabilidad sobre el servicio de los Subtes que se encontraban exclusivamente en jurisdicción de la CABA, y sobre las líneas nuevas o expansiones de las líneas existentes que se construyan en el futuro, considerando al servicio indicado de carácter público.

Se determinó como Autoridad de Aplicación a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE). Un carácter fundamental de la Ley fue la **declaración de emergencia por el término de cuatro años de la prestación del servicio**, facultando al Poder Ejecutivo a prorrogar dicha emergencia por el término de un año. Por otro lado, se facultó a la Auditoría General de la CABA para realizar diversas auditorías, y comprometió a Metrovías S.A. y a su controlante a cumplir determinadas obligaciones y condiciones para preservar la prestación del servicio.

Al finalizar la sesión, el Jefe de Gabinete porteño, Horacio **Rodríguez Larreta**, consideró que el traspaso del subterráneo a la Ciudad era "**un paso hacia adelante**", y estimó que "**va a funcionar mejor con la nueva administración**". Asimismo, sostuvo que la ley sancionada "*es fruto del consenso, del diálogo y del trabajo en equipo*".

Finalmente, y luego de meses de tensión y negociaciones, el 1° de enero del año 2013 se formalizó el traspaso a la CABA de las seis líneas de subte y del Premetro.

Política tarifaria

1. Ferrocarriles y colectivos

El 19 de diciembre del año 2012, el Ministro del Interior y Transporte **Randazzo**, anunció **el aumento y la segmentación de las tarifas de colectivos y trenes metropolitanos**, dividiendo a los usuarios en tres grupos.

Las tarifas no sufrieron modificaciones para todos aquellos que usaran la tarjeta SUBE y que se encontraran dentro de los segmentos de jubilados y pensionados, personas que cobraban asignación por hijo o madre embarazada, trabajadores en casas de familias, ex combatientes de Malvinas, y estudiantes primarios y secundarios.

Para aquellos usuarios que no se encontraban dentro de los grupos citados pero que utilizaban la tarjeta SUBE, el boleto del **tren** se vio incrementado en un **43%**, mientras que el de **colectivo** lo hizo en un **37%**. Finalmente, a quienes aún no utilizaban la tarjeta se les aplicó un aumento del 100% del boleto mínimo.

Al momento del anuncio, el ministro Randazzo sostuvo:

“El Estado Nacional sigue considerando que la política de transporte es una política inclusiva, de redistribución del ingreso, que permite a millones de usuarios viajar a un costo accesible. Con esta segmentación el Estado Nacional aporta un 71% del precio del boleto del micro y un 90% del costo del boleto en tren (...). Hay que destacar que el costo del boleto, tanto del tren como del colectivo en el área metropolitana, sigue siendo el más bajo del país”.

2. Subtes

La Ley N° 4.472/12⁸, estableció que el servicio de Subte sería prestado a **tarifas justas y razonables**. La empresa estatal SBASE era la que poseía la facultad de fijar las tarifas, previa audiencia pública.

El 6 de **enero del año 2012**, tres días después de la firma del Acta Acuerdo para el traspaso de los subtes, el gobierno porteño dispuso un incremento del costo del pasaje del **127%**.

Un año después, y con el traspaso ya formalizado, se anunció nuevamente un **aumento** de las tarifas en un **40%**, acumulando un incremento interanual del 218%.

En razón de esta decisión, se celebró una reunión en la Casa Rosada, en el marco de la Agencia Metropolitana de Transporte, a fin de consensuar entre las partes una política tarifaria articulada. Al finalizar el encuentro, **Randazzo** indicó:

*(...) La Agencia de Transporte Metropolitano se creó por una decisión de la presidenta de la República sabiendo que era necesario crear un ámbito institucional donde pudiésemos articular las políticas de un tema muy complejo como es el transporte público, que es interjurisdiccional y es multimodal. Por día en el Área Metropolitana utilizan el transporte público 11 millones de personas; 8 millones lo hacen en colectivo, 2 millones en tren, y 965.000 aproximadamente en Subte; por eso **creemos y estamos convencidos que un aumento como el que propone el jefe de la Ciudad de Buenos Aires va a descompensar el sistema desplazando parte de los usuarios que hoy utilizan el servicio de Subte al resto del transporte público. Esta no es una suposición caprichosa, tiene que ver con la experiencia reciente cuando en enero del año pasado el jefe de la Ciudad de Buenos Aires asumió la responsabilidad de administrar los Subtes. Ustedes recordarán que aumentó la tarifa en un 127%, y automáticamente hubo un desplazamiento del 20% de los usuarios del Subte, que fueron a otro medio de transporte (...).***

En este mismo sentido se expresó el Ministro de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, Alejandro **Arlía**, quien declaró:

⁸ Ley de Regulación y reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

*“(...) Lo que nosotros sostenemos y compartimos con el gobierno nacional es que **la creación de la ATM es el ámbito natural donde se deberían discutir este tipo de decisiones**, que no deberían ser decisiones unilaterales sino decisiones consensuadas, o por lo menos discutidas, porque esto puede llegar a tener un impacto sobre todo el sistema de transporte (...)”. “Sin embargo, **el gobierno porteño tiene la decisión tomada de aumentar las tarifas, a pesar de que el Ministro Randazzo instó a seguir dialogando (...)**”.*

Ese mismo día, la entonces Vicejefa de Gobierno de la Ciudad, María Eugenia Vidal, confirmó el aumento de las tarifas del servicio del Subte, en el orden del 40%. Sin embargo, aquellos que estuvieran bajo la cobertura de algún plan social otorgado por el gobierno porteño o nacional, gozarían de una tarifa diferenciada a un precio inferior.

Autopista Illia

La **Autopista Dr. Arturo Umberto Illia** funciona como acceso al centro de la Ciudad de Buenos Aires, desde la Avenida Leopoldo Lugones hasta la Avenida 9 de Julio, pasando en su recorrido sobre la Villa 31, que es una de las más antiguas de la Ciudad, donde habitan un total de 43.000 personas. La autopista, proyectada originalmente en el año 1977 como parte del *Plan de autopistas urbanas*, comenzó a construirse a mediados de la década de 1990.

El **16 de diciembre del año 2013**, con motivo de la ampliación de la Autopista Illia, **Florencio Randazzo y Mauricio Macri recorrieron las nuevas obras** que se estaban llevando a cabo. Se buscaba agilizar el ingreso y egreso a la Ciudad, de las personas que viajaban desde y hacia la zona norte del Gran Buenos Aires.

Randazzo aseguró que las obras de ampliación de la Autopista Illia servirían para mejorar la calidad de vida de los usuarios. En este sentido, **Macri le agradeció la autorización de las obras**, y destacó que el **trabajo conjunto entre Nación y Ciudad** era el camino que esperaban los argentinos. Además, anunció un incremento en el costo del peaje de la autopista, y declaró que *“(...) **trabajando juntos en equipo los argentinos demostramos una vez más que se puede**, que cuando nos ponemos a hacer las cosas como corresponden, insisto juntos, las soluciones se encuentran, así que gracias; realmente esperamos en el mes de abril poder terminar esta obra que va a ser un cambio enorme en la salida dirección norte (...)*”.

El 3 de junio del año 2014 se inauguró el tramo de la Autopista entre el túnel y la Avenida Cantilo, haciéndose presente tanto la **Presidenta Fernández de Kirchner** como el Jefe de la Ciudad de Buenos Aires, **Macri**, quienes **inauguraron juntos la prolongación de la Autopista Illia**.

El nuevo tramo de tres kilómetros de extensión y cuatro carriles de circulación, comprende desde la Av. Sarmiento hasta el empalme con Cantilo, y **fue construido gracias al espacio generado** por el corrimiento de las vías del **ferrocarril General Belgrano -bajo el control del Estado Nacional-**, y el desplazamiento del cerco del **Aeroparque** Metropolitano Jorge Newbery -bajo la explotación comercial de la empresa Aeropuertos Argentina 2000 S.A., controlada por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Plan Quinquenal Director de Transporte

Si bien el Plan Quinquenal tenía como plazo de presentación 150 días posteriores a la creación de la Agencia, su materialización recién se logró en el **año 2014**. Concebido como una herramienta orientadora de las intervenciones de carácter interjurisdiccional, dejó fuera de su alcance lo atinente al financiamiento del sistema y los aspectos relacionados con sus costos, tarifas, y subsidios. Su principal objetivo fue identificar acciones y proyectos prioritarios para mejorar el transporte en el AMBA, y sentar las bases para la planificación y coordinación interjurisdiccional del sector.

El principal desafío fue la definición de un modelo de transporte y movilidad sostenible para el AMBA, reivindicando el **papel protagónico del transporte público masivo en detrimento de la movilidad individual**. Específicamente se propuso desarrollar políticas de transporte coordinadas a escala metropolitana, que promovieran inversiones para el transporte público en el sistema ferroviario, expansión, y optimización de la red de subterráneos, y reformulación integral (circulación preferencial y operatividad) del autotransporte público urbano. Estas acciones se complementaban con la creación de centros de transferencia periféricos, y otras medidas para desincentivar el uso del modo privado en los viajes hogar-trabajo, así como la promoción de modos no motorizados.

El plan presenta tres grandes objetivos generales, con sus respectivas líneas de acción:

1. **Fortalecimiento Institucional:** consolidar a la ATM como organismo interjurisdiccional consultivo, de coordinación y planificación del transporte en el AMBA.
2. **Coordinación Territorial:** alcanzar un conocimiento detallado del territorio y contribuir a la organización del mismo, fortaleciendo los modos de transporte público y facilitando la intermodalidad mediante la construcción y el mejoramiento de los centros de transbordo.
3. **Transporte y movilidad:** lograr un sistema sustentable que asegure al AMBA niveles adecuados de accesibilidad y equilibrio interjurisdiccional. Este objetivo contenía diversas dimensiones: social, ambiental, integración física-operacional, coordinación tarifaria y Gestión de Calidad del Servicio.

Para su logro, el Plan establecía acciones e intervenciones de corto y mediano plazo. Las **acciones en el corto plazo eran:**

- **Observatorio de Transporte y Movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (OTAMBA):** concebido como un repositorio de información, tendría como objeto almacenar, estandarizar, y presentar información actualizada de los organismos de transporte dependientes de las jurisdicciones involucradas, y del sector en general.
- **Modelo de Planificación del Transporte Urbano para el AMBA:** entendido como una herramienta analítica que permitiría representar el sistema de transporte urbano y evaluar los impactos de actuales y futuras políticas, y proyectos de inversión en el transporte urbano, usos de suelo, y medio ambiente de toda el AMBA.

Por otro lado, entre las **intervenciones de corto y mediano plazo** se proyectaron diversas obras:

- **Corredor de Transporte Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1:** proponía la generación de un corredor alternativo de movilidad a partir de la rehabilitación del ramal P-1 del FF.CC Gral. Belgrano para el transporte metropolitano masivo de pasajeros, entre la ciudad de La Plata, Avellaneda, y la zona sur de la CABA (Barracas-Constitución).
- **Viaducto FC Belgrano Sur - Constitución:** se pretendía extender el Ferrocarril Belgrano Sur hasta Constitución.
- **Complejo de Tránsito Liniers -Ciudadela.**
- **Corredor de Transporte Metrobús Juan M. de Rosas (La Matanza):** se buscaba crear una alternativa de movilidad en los primeros dos cordones del AMBA, que permitiera una variante de transporte rápida, segura y accesible.
- **Conexión terrestre Ezeiza - Aeroparque.**

Metrobús La Matanza

En **diciembre del año 2015** se anunció el inicio de obra del Metrobús en el partido de La Matanza, que tenía como objetivo mejorar la conexión entre el AMBA y la CABA. El **gobierno nacional adjudicó el 24 de septiembre de 2015, a un consorcio empresario argentino-brasileño**, la construcción del Corredor de Transporte del Sudoeste, con una inversión de obra estimada de \$1.200 millones pagaderos con préstamos del Banco Mundial, y un plazo de obra de 14 meses⁹.

Entre una de las acciones prioritarias establecidas en el **Plan Quinquenal del año 2014**, se encontraba el desarrollo en el corto plazo de un Modelo de Planificación del Transporte Urbano para el AMBA. En el marco de este Modelo, se mencionaba como una de las acciones principales la construcción de un Metrobús en el partido de La Matanza, que correría por la Ruta Nacional 3, afectando a 21 líneas de colectivo, y beneficiando a 240 mil usuarios por día. El mismo tendría una extensión de **11,5 kilómetros sobre la Ruta Nacional 3**, (desde la Av. Juan D. Perón en San Justo hasta la Ruta 21), y atravesaría las localidades de San Justo, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere, y González Catán.

La importancia de la obra radicaba en que La Matanza era el partido más poblado¹⁰ y con mayor superficie del AMBA. Asimismo, constituía uno de los principales accesos a la CABA, y su construcción significaba, entre otras cosas, una notoria mejora de los tiempos de viaje para los usuarios, mayor conectividad interna del Partido, mejora de la accesibilidad peatonal, y revalorización de La Matanza mediante la infraestructura. Asimismo, se buscaba privilegiar y potenciar el uso de transporte público sobre el uso de vehículos particulares, y desalentar las alternativas irregulares e ilegales que funcionaban en dicha jurisdicción como combis, remises, y servicios chárter que operaban sin habilitación.

⁹ La Unión Transitoria de Empresas Constructora Queiroz Galvao S.A.-Centro Construcciones S.A-BRT Juan Manuel de Rosas fue adjudicada por el Ministerio del Interior y Transporte, a través de la Resolución N° 1870, publicada en el Boletín Oficial.

¹⁰ De acuerdo a la Encuesta Permanente de Hogares realizada por el INDEC (2010), el Partido de la Matanza alcanzaba 1,8 millones de habitantes.

En el año 2016, en el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación encabezado por Guillermo Dietrich, se dio continuidad a la obra, pasando a denominarse Proyecto de **“Ejecución Sistemas METROBUS Corredor del Sudoeste – Juan Manuel de Rosas (RN 3) La Matanza – CABA”** PTUMA 7794-AR, que en un principio se denominaba “Sistema de Movilidad Integrada” (MiBus).

El entonces titular de la Agencia de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, Javier Mazza, también destacó los beneficios a nivel ambiental: *“los sistemas de transporte BRT utilizan tecnologías limpias con bajas emisiones, como la Euro III, es por este motivo que la incorporación de carriles exclusivos de circulación para el transporte público, sumado a la dotación de nueva infraestructura permitirá una mayor rapidez y eficiencia en el sistema, lo que impactará positivamente en la calidad del servicio y el medioambiente”*.

Al momento de elaborar el diseño del Proyecto se realizó un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAyS), el que arrojó como consecuencia la afectación indirecta de puestos comerciales en la intersección de la Ruta Nacional 3 con la Ruta Provincial 21 y que, dada la presencia del Centro de Transbordo Intermodal (CTI) González Catán, donde se removerían las paradas de colectivos, y la propuesta de trasbordo en su interior, el Proyecto modificará el movimiento peatonal y vehicular en su conjunto. En razón de lo expuesto, y entendiendo que **el Proyecto se rige bajo la premisa de un desarrollo integral del área y los actores sociales involucrados**, se hace necesaria la aplicación de la Política Operacional 4.12 (OP 4.12) de Reasentamiento Involuntario del Banco Mundial.

En relación a esto, se procedió a elaborar el Plan de Ocupantes del Espacio Público (POEP) Abreviado, en el que se incluye tanto la identificación y caracterización de las unidades comerciales afectadas, como los criterios para la compensación, responsabilidades, y cronograma de ejecución.

Recuperación de la traza del Ramal P1 del ex FFCC Provincial

En relación al Modelo de Planificación del Transporte Urbano para el AMBA, indicado con anterioridad, también se priorizó como parte estratégica el **Corredor de transporte Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1**. El **objetivo principal** era lograr **un corredor alternativo de movilidad, que permitiera descomprimir las vías de comunicación existentes, y ofreciera un nuevo transporte rápido, seguro, y accesible para la zona sur del AMBA**; y, como objetivo secundario, lograr la **revalorización urbanística e inmobiliaria** del área de influencia, atrayendo nuevos usuarios al transporte público, y propendiendo a la equidad, y a la integración social y territorial.

El ramal P1 inaugurado en el año 1927, y que en 1951 pasó a manos del Estado Nacional, forma parte de la red del Ferrocarril General Belgrano, originalmente del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Se encuentra **ubicado en territorios pertenecientes a la provincia, conectando la ciudad de La Plata con Avellaneda** a través de un recorrido de 53,5 kilómetros, que atraviesa los partidos de Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui, y La Plata.

Este ramal **dejó de prestar servicios de pasajeros desde julio del año 1977**, generando que la movilidad de los mismos dependa de la oferta libre, y el automóvil particular, contribuyendo de este modo a la congestión, polución y altos costos económicos. Asimismo, un tiempo más tarde cesó el servicio de cargas; y la traza entre las ciudades de La Plata y Avellaneda comenzó a ser ocupada por asentamientos precarios.

La primera promesa de reactivación se dio en el año 1992, por el entonces Gobernador de la Provincia Eduardo Duhalde; años después, en el 2005, la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFP) esbozó un proyecto, que tampoco logró prosperar. Asimismo, en el año 2007, se impulsó el proyecto Transur, del tipo BRT (Bus Rapid Transit), que tampoco avanzó. Mediante el mismo, que había sido propuesto por el Gobernador Scioli y por el Consejo Federal de Inversiones, se buscaba convertir la traza de 51 kilómetros en un camino de doble mano para uso de ómnibus y colectivos, que tendría conexiones con los municipios mediante estaciones de articulación con trenes y colectivos.

Por otra parte, ese mismo año, la Asociación Amigos del Ferrocarril Provincial (Asociación sin fines de lucro), inició la restauración y preservación de este ferrocarril. El proyecto comenzó en la estación de la ciudad de La Plata con limpieza de las vías, restauración y exhibición de vagones.

En el año 2012, el Concejal Diego Buffone del Partido de Quilmes, lanzó un proyecto solicitando al Estado municipal presentar ante la ATM la iniciativa para que el ramal P1 vuelva a circular, planteando que: *"sería de inmenso beneficio para nuestra ciudad, ya que posee un gran valor estratégico al comunicar sectores ampliamente poblados de la zona sur del conurbano, beneficiando a más de tres millones de personas"*¹¹.

En febrero del año 2014 el **Secretario de Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, Franco La Porta**, durante una recorrida que realizó por la terminal ferroautomotora de Mar del Plata, reveló que se encontraban trabajando, en conjunto con el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, en un proyecto para reactivar el ramal del ex Ferrocarril Provincial.

En este mismo sentido, el **Gobernador Scioli**, confirmó que **desarrollarían con capitales privados el Tren del Sur, para 10 millones de pasajeros potenciales al año**. La propuesta indicaba que el ramal correría entre la vieja Estación Provincial de La Plata y Avellaneda; previendo que el viaje demandaría poco menos de una hora, con frecuencias de entre 15 y 20 minutos, reciclando a su vez, las 14 estaciones comprometidas.

El Secretario provincial La Porta, el Director Ejecutivo de la Agencia Provincial del Transporte, Javier Mazza, y el **Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de La Plata**, Fernando Gandolfi, **firmaron un convenio para poner en valor la Estación Meridiano V, ex cabecera del ferrocarril provincial**¹², en el marco de un proyecto de Recuperación del Patrimonio Ferroviario del Estado Provincial, y puntualmente de la traza del Ramal P1.

¹¹ <http://www.elsolnoticias.com.ar/notas/13186-impulso-al-ffcc-provincial>

¹² <http://infobaires24.com.ar/la-plata-acuerdo-para-recuperar-la-estacion-provincial-meridianov/>

Viaducto FC Belgrano Sur - Constitución

El **ferrocarril Belgrano Sur**, con una extensión de más de 80 kilómetros, cuenta con dos ramales de pasajeros que, desde la CABA, tienen como destino los partidos de Merlo y La Matanza; y un tercer ramal de pasajeros, de baja frecuencia, que une los municipios de Lanús y La Matanza. Si bien se estima una demanda potencial del orden de medio millón de habitantes residentes, los servicios inadecuados que brinda (bajas frecuencias, estaciones apartadas¹³) la convierten en la línea más subutilizada, con menos de 50.000 pasajeros por día.

En este contexto, en **diciembre de 2014**, el gobierno nacional junto con el de la Ciudad **anunciaron una obra de extensión del viaducto** de 5,6 kilómetros para conectarlo con Constitución, tres nuevas estaciones (dos de ellas elevadas), y la construcción de pasos a distinto nivel para mejorar la seguridad vial y agilizar el tránsito; materializando, de este modo, un proyecto que estaba previsto en el **Plan Quinquenal Director de Transporte**.

Sin embargo, la obra aún no ha comenzado, ya que el proyecto tuvo que ser presentado en la Legislatura de la Ciudad Autónoma porque requiere la expropiación de varios inmuebles, ubicados en el barrio de Barracas -Comuna 4- a lo largo de casi seis kilómetros¹⁴.

La iniciativa implica un presupuesto total de 150 millones de dólares que, en su mayoría, serán aportados por Nación y beneficiará a unos 500 mil usuarios. Cabe destacar que, el financiamiento para la ejecución de la primera etapa había sido acordado en el marco del Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA).

Los beneficios esperados son mejoras de la seguridad vial, y la reducción del tiempo de viaje a partir de la eliminación de los cruces ferroviarios, que aseguran un cruce seguro tanto para automovilistas como peatones. Se estima que los automovilistas se ahorrarán 22 minutos de barrera baja por hora en la Av. Sáenz¹⁵ (el segundo paso a nivel más congestionado de la Ciudad).

Nueva gestión

¹³ La estación Buenos Aires, cabecera en la CABA, se encuentra en un lugar geográficamente apartado y con escasos medios de transporte, que permiten a los pasajeros continuar el viaje hacia el destino final en otros puntos densos de la ciudad.

¹⁴ En octubre de 2016, la expropiación tuvo despacho favorable de dos comisiones
http://www.legislatura.gov.ar/noti_ver.php?ver=5852

¹⁵ <http://www.infobae.com/2014/12/16/1615629-elevaran-las-trazas-del-ferrocarril-san-martin-y-del-belgrano-sur/>

En el año 2015 se conformó la **coalición política Cambiemos**, gracias a la unión de los partidos políticos Propuesta Republicana (PRO), Unión Cívica Radical (UCR), y Coalición Cívica para la Afirmación de una República Igualitaria (CC-ARI). En el marco de esta alianza electoral, y en vistas de las elecciones generales para cargos del Poder Ejecutivo, el entonces Jefe de Gobierno de la CABA Mauricio Macri, fue propuesto como candidato a presidente de la Nación, conformando la fórmula ganadora **Mauricio Macri-Gabriela Michetti**, que resultó electa mediante balotaje el día 22 de noviembre de 2015, derrotando en ese acto a la fórmula Daniel Scioli-Carlos Alberto Zannini del Frente Para la Victoria (FPV).

En el ámbito provincial, los candidatos de Cambiemos **María Eugenia Vidal-Daniel Marcelo Salvador**, ganaron en primera vuelta venciendo, entre otros, a sus principales oponentes Aníbal Fernandez-Martín Sabbatella del FPV. De esta forma, la entonces Vicejefa de gobierno porteño María Eugenia Vidal, se convertía en la primera gobernadora mujer de la provincia.

Asimismo, en la Ciudad de Buenos Aires, también resultó electa la fórmula del frente Cambiemos protagonizada por **Horacio Rodríguez Larreta-Diego Santilli**, quienes asumirían en los cargos de Jefe y Vicejefe del gobierno porteño, respectivamente.

De este modo, el día 10 de diciembre de 2015, los gobiernos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Provincia de Buenos Aires, y la Nación, comenzaban a ser encabezados por dirigentes pertenecientes a la misma alianza política.

Asumidos los cargos pertinentes, y en el marco de lo establecido en el Convenio Tripartito de creación de la ATM, mediante el Decreto nacional N°965 de fecha 26 de agosto de 2016 se derogó el Decreto N°26/15 que designaba a los representantes de la ATM, y se nombraron a funcionarios del Ministerio de Transporte de la Nación como representantes del gobierno nacional ante la ATM. El Secretario de Gestión de Transporte, Ing. Héctor Guillermo KRANTZER, como miembro del Directorio, y al Secretario de Planificación de Transporte, Ing. Germán BUSSI, y la Secretaria de Obras de Transporte, Lic. María Manuela LÓPEZ MENÉNDEZ, como miembros del Comité Ejecutivo.

El gobierno bonaerense hizo lo propio por Decreto N° 773/16 de fecha 23 de junio de 2016, designando al Subsecretario de Transporte, Lisandro Julián PEROTTI, como representante del Directorio, y a Juan Alejandro EZCURRA, Director Provincial del Transporte Automotor, y a Tomás DAELS, Director Provincial del Tránsito y el Transporte, como representantes en el Comité Ejecutivo.

La CABA lo hizo por Decreto N°385 de fecha 5 de julio de 2016, designando al titular de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Lic. Juan José MÉNDEZ, como representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante el Directorio, y al titular de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte, Sr. Hugo Marcelo TERRILE, y al Arq. Andrés BORTHAGARAY, como representantes ante el Comité Ejecutivo.

Relanzamiento

El **8 de junio de 2016**, exactamente cuatro años después del primer encuentro, se realizó un acto de “**relanzamiento**” de la **Agencia de Transporte Metropolitano**. Participaron del mismo el Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo **Dietrich**, la Gobernadora de la PBA, María Eugenia **Vidal**, el Jefe de Gobierno de la CABA, Horacio **Rodríguez Larreta**, y el Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación, **Marcos Peña**.

Durante la jornada, realizada en el **Centro de Transbordo de Constitución** que se encontraba en construcción, se anunciaron los proyectos que se llevarían a cabo en el AMBA en el marco de la ATM, y se informó que ya se encontraban designados los directores que trabajarían en el ente de coordinación.

Marcos Peña, expresó que se trataba de “*un solo equipo a nivel nacional, con los gobernadores, con los intendentes; y particularmente, un solo equipo para el área metropolitana*”. **Larreta** continuó con el mensaje, y reforzó diciendo “*venimos trabajando con una visión común que es priorizar el transporte público y priorizar una visión metropolitana; acá hay 3 millones de porteños pero otros 3 millones y medio de personas que entran y salen de la Provincia todos los días; (...) muchos de ellos toman más de un medio de transporte, con lo cual los centros de trasbordo como éstos son muy importantes*”.

Por su parte, la gobernadora **Vidal**, remarcó que “*(...) más allá de lo que pase en los próximos años, van a pasar los equipos, los dirigentes, los gobiernos, pero van a quedar las obras (...) como la del Metrobús de la Matanza que se está ejecutando; como la del soterramiento del Sarmiento que también fuimos a ver con el presidente y se está ejecutando; como la electrificación del Roca, son obras que cambian la manera de viajar de millones de personas (...)*”.

Las obras que serán coordinadas por la Agencia incluyen el lanzamiento de la Red de Expresos Regionales, el soterramiento del ferrocarril Sarmiento, la electrificación del Roca en el tramo Quilmes-La Plata, y los nuevos Metrobús de Morón, Lanús, La Matanza, y Tres de Febrero.

La **Red de Expresos Regionales (RER)** es el proyecto de transporte más importante y ambicioso en la historia de la CABA, que permitirá conectar a través de una red de túneles a los distintos servicios ferroviarios de la región metropolitana. Se estima que la ejecución completa demandará entre seis y ocho años.

Respecto del **soterramiento del Tren Sarmiento**, la obra prevé 16 kilómetros de túnel para conectar las estaciones del oeste del conurbano con la de Caballito, en la ciudad de Buenos Aires. De esta forma se mejorarían la frecuencia del servicio, evitaría demoras y caos vehicular en la superficie al eliminar 40 pasos a nivel. Se estima que demandará cinco años de ejecución, dos años para la construcción del túnel, y tres años para instalar las vías y las nuevas estaciones.

La **electrificación de la Línea Roca**, que había comenzado en la gestión anterior lográndose en febrero de 2016 habilitarse el tramo Constitución-Quilmes, se continuará a través de la **electrificación del tramo Quilmes-La Plata**, para extender el servicio hasta esta última ciudad. La inversión prevista es de 500 millones de dólares; demandará 26.000 metros de catenaria, 822 postes de 13 metros de altura, 2.625 metros de andenes provisorios en 7 estaciones, y un sistema de señalamiento renovado.

El **Metrobus La Matanza** con 14,5 kilómetros sobre la Ruta 3, irá desde Gral. Paz hasta la Ruta 21, conectará la CABA a través de General Paz, continuará por la autopista Dellepiane, y llegará hasta el empalme con el Metrobús de la autopista 25 de Mayo. Con 15 líneas de colectivos y 16 paradores, beneficiará a 240.000 personas por día, y demandará una inversión de 1.200 millones de pesos.

El **Metrobús Tres de Febrero** con 12 kilómetros sobre la Ruta 8, desde la autopista General Paz hasta el Camino del Buen Ayre, conectará a la CABA a través del Metrobús de la avenida Juan B. Justo. Con 13 líneas de colectivos, beneficiará a 100.000 personas por día, y demandará una inversión de 700 millones de pesos.

El **Metrobús Morón** recorrerá 17,3 kilómetros divididos en dos ramales, el primero se iniciará en la avenida Gaona desde la autopista General Paz hasta la estación Haedo, y el segundo comenzará en la Gaona desde la autopista General Paz hasta el Acceso Oeste y la avenida Presidente Perón. Con 20 líneas de colectivos, este Metrobús beneficiará a 200 mil personas por día.

El **Metrobus Sur Lanús** con 4,6 kilómetros sobre la avenida Remedios de Escalada de San Martín, desde el puente Alsina hasta la avenida Hipólito Yrigoyen. Con 20 líneas de colectivos, beneficiará a 100 mil personas por día, y demandará una inversión de 500 millones de pesos.

Respecto del fortalecimiento institucional de la ATM, se prevé la elaboración del reglamento de funcionamiento y organización, la creación de la estructura interna de la Agencia, así como la designación de sus responsables administrativos, entre otros. En adición, se considera fundamental avanzar hacia la incorporación de los municipios comprendidos en el Convenio Tripartito, en el marco del Consejo Consultivo creado en dicho documento.

El Plan Quinquenal Director de Transporte oportunamente aprobado deberá ser actualizado, dado que, según lo indica el Convenio Tripartito, su revisión debe realizarse una vez al año. Además, se pretende avanzar en la coordinación y unificación normativa y tarifaria.

A largo plazo, el objetivo más importante de la Agencia es lograr proyectar y ejecutar todas las obras relativas al transporte metropolitano de forma conjunta, de manera que las barreras jurisdiccionales en razón de los límites territoriales, no se constituyan en un obstáculo al momento de implementar medidas que repercuten en la totalidad del AMBA.

Todas las medidas y proyectos enunciados se encuentran en tratamiento, en el ámbito de la ATM, gracias a la modalidad de reuniones adoptada, que implica encuentros mensuales de los integrantes del Directorio, y quincenales en el caso del Comité Ejecutivo. Asimismo, se están constituyendo las correspondientes comisiones técnicas de trabajo.

Conclusiones

La Agencia de Transporte Metropolitano fue el **primer caso de éxito** en lo que refiere a la materialización de un organismo de coordinación de políticas de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Su puesta en funcionamiento dio lugar a mecanismos de coordinación interjurisdiccional entre funcionarios y agentes públicos de distintos niveles de gobierno, unidos por un objetivo común.

Acerca del **fortalecimiento institucional** de la Agencia, si bien se logró la firma del Convenio Tripartito, éste fue aprobado dos años después; y, mientras que algunos compromisos asumidos en el acuerdo fueron cumpliéndose con algunos retrasos, como el Plan Quinquenal Director de Transporte y la designación de los representantes ante el Directorio y el Comité Ejecutivo, otros nunca lograron proyectarse, tales como el reglamento de funcionamiento interno, la creación de una estructura interna y los correspondientes aportes de dinero para su mantenimiento, y la constitución del Consejo Consultivo, siendo la proyección del Metrobús La Matanza, la única oportunidad en la que se convocó a representantes municipales.

Con el objetivo de planificar las obras, se realizaban reuniones entre especialistas técnicos que no lograron mantener un ritmo asiduo, descontinuándose en el tiempo. Especialmente en el año 2015, se evidenció una baja intensidad de los encuentros, en ocasión de la campaña electoral que comenzaba a gestarse a nivel nacional. En el primer semestre del año, entre los protagonistas en la carrera presidencial se encontraban Randazzo, Scioli, y Macri.

Respecto de las **obras**, el Metrobús La Matanza fue el que recibió mayor atención y avanzó en consecuencia, mientras que el Corredor de Transporte Ex Ferrocarril Provincial Ramal P-1, y el Viaducto FC Belgrano Sur - Constitución, mostraron avances pero en menor medida. Por otro lado, no se iniciaron los proyectos, también previstos en el corto y mediano plazo, del Complejo de Trasbordo Liniers -Ciudadela, y la Conexión terrestre Ezeiza - Aeroparque, así como tampoco se creó el Observatorio de Transporte y Movilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires (OTAMBA).

Sin embargo, también se avanzó en otros proyectos que, si bien no estaban contemplados en el Plan Quinquenal, supusieron una importante coordinación interjurisdiccional, como fueron el comienzo de obra del soterramiento del Tren Sarmiento, y la creación de un Centro de Transferencia en Lanús. En este sentido, se destacan en la nueva gestión el inicio del proyecto del Paseo del Bajo, así como una mayor coordinación respecto del aumento tarifario del transporte público, tanto de colectivos, como de trenes, y subtes, hecho que no sucedió en el período 2012-2015.

Las expectativas de los protagonistas son altas, en cuanto consideran que la ATM se trata de un excelente ámbito institucional donde discutir verdaderas políticas de Estado, que logren trascender la coyuntura política, constituyéndose en el órgano rector en la materia que priorice y valide los proyectos relativos al transporte metropolitano.

Bibliografía

Centro de Información Judicial, Agencia de Noticias del Poder Judicial, “Fallo Judicial “Causa N° 2127/2186 “CÓRDOBA, Marco Antonio y otros s/inf. arts.196, inc. 1 y 2 y 173, inc 7° en función del 174 del CP” Registro de sentencias N° 1753”, publicado el 30 de Marzo de 2016, <<http://www.cij.gov.ar/nota-20598-Tragedia-de-Once--el-tribunal-oral-dio-a-conocer-los-fundamentos-de-la-sentencia.html>>, accedido el 15 de Agosto de 2016.

Legislación Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Website de Boletín Oficial de CABA, <<http://www.boletinoficial.buenosaires.gob.ar/index.php>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Ley Nacional N° 25.031/98”. Website de Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Decreto Nacional N° 958, de fecha 16/06/1992”. Website de Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Decreto Nacional N° 808, de fecha 21/11/1995”. Website de Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Ley Nacional N° 26.352/08, de fecha 25/03/2008”. Website de Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Convenio tripartito de fecha 03/10/2012”. Website de Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido el 9 de Agosto de 2016.

Legislación Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Decreto N° 513 de fecha 23/10/2012”. Website de Boletín Oficial de CABA, <<http://www.boletinoficial.buenosaires.gob.ar/index.php>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Legislación de la Provincia de Buenos Aires “Decreto N° 490/13, de fecha 26/07/2013”. Website Legislación de la Provincia de Buenos Aires, <<http://www.gob.gba.gov.ar/dijl/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Decreto Nacional N° 1359, de fecha 14/08/2014”. Website Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 9 de Agosto de 2016.

Infoleg “Decreto Nacional N° 26/15, de fecha 14/01/2015”. Website Infoleg, <<http://www.infoleg.gob.ar/>>, accedido 14 de Septiembre de 2016.

Boletín Oficial Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Decreto N° 47, de fecha 23/01/2015, Ciudad Autónoma de Buenos Aires” Website Boletín Oficial CABA, <<http://www.boletinoficial.buenosaires.gob.ar/index.php>>, accedido 14 de Septiembre de 2016.

Sistema Argentino de Información Jurídica “Decreto Nacional N° 13/15, de fecha 11/12/2015”. Website SAIJ, <<http://www.saij.gob.ar/>>, accedido 14 de Septiembre de 2016.

Sistema Argentino de Información Jurídica, “Decreto Nacional N° 8/16, de fecha 05/01/2016” Website SAIJ, <<http://www.saij.gob.ar/>> accedido 14 de Septiembre de 2016.

Boletín oficial de la República Argentina, “Decreto nacional N° 965 de fecha 26 de agosto de 2016”, <<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/150081/20160829>>, accedido 10 de Octubre de 2016.

Legislación Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Decreto N°385 de fecha 5 de julio de 2016”, <<http://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/index.php?c=Norma&a=norma>>, accedido 10 de Octubre de 2016.

Boletín Oficial Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Resolución N° 2852/16 del Directorio de SBASE, de fecha 20/07/2016” Website del Boletín Oficial de CABA, <<http://www.boletinoficial.buenosaires.gob.ar/index.php>>, accedido 14 de Septiembre de 2016.

J. Barbero y J. Bertranou “Una asignatura pendiente. Estado, instituciones y política en el sistema de transporte” (2015). Disponible en <<http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc1.pdf>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

A. Cicioni, G. Diéguez, J. Timerman. “Superposición de jurisdicciones y débil accountability. Consecuencias para la calidad de las políticas públicas en la Región Metropolitana de Buenos Aires” (agosto de 2008). Disponible en <<http://www.cippecc.org/-/superposicion-de-jurisdicciones-y-debil-accountability>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Observatorio de Políticas Públicas. Cuerpo de Administradores Gubernamentales de la Secretaría de Gabinete y Coordinación Administrativa de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación “Estado de situación del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)” (2012). Disponible en <http://www.sgp.gov.ar/contenidos/ag/paginas/opp/docs/2012/05_OPP_2012_TRANS_PORTE_AMBA.pdf>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Maximiliano Augusto Velázquez “¿Es la Agencia Metropolitana de Transporte un ordenamiento jurídico administrativo que garantice el derecho a la movilidad urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires?” (julio de 2013). Disponible en <<http://cdsa.aacademica.org/000-038/195.pdf>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF). “Hacia una Política de Transporte de Calidad en el AMBA: Diagnóstico y Recomendaciones. Informe final” (noviembre de 2015). Disponible en <http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/untref_-_transporte_amba_-_informe_final_-_pdf>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires “Plan Urbano Ambiental. Documento Final” (2000). Disponible en <<http://bafutura.edublogs.org/files/2010/02/Ley-del-Pua-para-todos.pdf>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

F. Martínez, G. De Cristóforo, L. Sánchez, B. Hantke y A. Diaz. Centro Estratégico para el Crecimiento y Desarrollo Argentino. “El sistema de transporte en Argentina” (2016). Disponible en <<http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Fundación Metropolitana, “Anuario 2014 de la Fundación Metropolitana” (2014). Disponible en <http://metropolitana.org.ar/wp-content/uploads/downloads/2014/06/Anuario-2014.pdf>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, “Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires” (septiembre de 2007). Disponible en http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/Lineamientos_RMBA.pdf, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, “Síntesis informativa”, (20 de enero de 2013). Disponible en http://www.mosp.gba.gov.ar/prensa/sintesis/man_20-01-13.pdf, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo. Observatorio Metropolitano. Website del Observatorio Metropolitano, accedido el 22 de Septiembre de 2016. Disponible en <http://www.observatorioamba.org/planes-y-proyectos/rmba#datos>, accedido el 17 de octubre de 2016.

Bussi, Germán “Viaducto del Ferrocarril Belgrano Sur: Llegada a Constitución” (2015), en Revista Vial. Disponible en: <http://revistavial.com/index.php/publicaciones/2015/vial-101/item/2597-viaducto-del-ferrocarril-belgrano-sur-llegada-a-constitucion>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 6 de Abril de 2016, <http://www.buenosaires.gob.ar/noticias/horacio-rodriguez-larreta-presento-el-paseo-del-bajo>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario La Nación, 24 de Septiembre de 2006, <http://www.lanacion.com.ar/843263-queda-definida-la-autopista-riberena>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario La Nación, 3 de Septiembre de 2013, <http://www.lanacion.com.ar/1644336-se-reaviva-el-viejo-proyecto-de-la-autopista-riberena>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website del Ministerio de Transporte de la Nación, 19 de Julio de 2016, http://www.transporte.gob.ar/content/noticia_PASEODELBAJOFINAN_1469634136/, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website del Portal de Noticias Ámbito, 3 de Octubre de 2012, <http://www.ambito.com/657075-queda-constituida-la-agencia-de-transporte-metropolitano>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario La Nación, 9 de Junio de 2016, <http://www.lanacion.com.ar/1907078-transporte-relanzan-la-agencia-tripartita>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website de la Presidencia de la Nación, 9 de Junio de 2012, <http://www.caserosada.gob.ar/slider-principal/36519-se-puso-en-marcha-la-agencia-metropolitana-de-transporte>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website del Ministerio de Transporte de la Nación, 21 de Agosto de 2014, http://transporte.gov.ar/content/comunicados_SEAPROBLACREACIN_1408659413/, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website del Portal de Noticias Infobae, 2 de Octubre de 2012, <<http://www.infobae.com/2012/10/02/673800-randazzo-volvio-convocar-macri-y-scioli-la-agencia-transporte/>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario La Nación, 12 de Junio de 2012, <<http://www.lanacion.com.ar/1481329-nace-la-agencia-de-transporte-metropolitano>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Ministerio de Transporte de la Nación, <<http://uecmovilidad.gob.ar/ptuma-metrobus-lamatanza>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario Clarín, 9 de agosto de 2016, <http://www.clarin.com/ciudades/Avanza-Centro-Trasbordo-colectivos-Constitucion_0_1628837301.html>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Website de la Fundación Metropolitana, Febrero de 2014, <<http://metropolitana.org.ar/idm/como-avanza-el-metrobus-que-unira-la-matanza-con-la-ciudad-de-buenos-aires>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario La Nación, 10 de Diciembre de 2015, <<http://www.lanacion.com.ar/1852769-comenzo-la-obra-y-el-metrobus-llegara-a-la-matanza-en-el-verano-de-2017>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Diario Clarín, 19 de Junio de 2016, <http://www.clarin.com/ciudades/Avanza-cambios-Metrobus-Conurbano-Matanza_0_1597040371.html>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Télam, agencia de noticias, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=79f56NXIt8o>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Télam, agencia de noticias, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=u3wYBHzShnQ>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Telenueve, canal de noticias de la Televisión Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=-HNjYlZtpio>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video del canal de la Casa Rosada, Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=2FvNy9U-7E>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video del canal de la Casa Rosada, Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=KmYlqhZE8i0>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=YLphXldFoSc>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=WbHjGEwRwZQ>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=L4kh9MMdyx0>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=eNNumHJgiEM>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=C6eUqm2sk2E>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=x4G4SBzloml>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=3XSL947kJho>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video del, canal de noticias de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=WjH1j0PRZFA>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=ZRR9IAE2G5Y>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=2apYf4GbL9Q>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=UeMxlhGigGU>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Video de Visión Siete, canal de noticias de la Televisión Pública Argentina, Website de YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=HJVWmITj2SU>>, accedido el 17 de Octubre de 2016.

Reuniones mantenidas

Lucas Sánchez, Asesor del Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Javier Dietrich.

Carina Fabiana Nuñez, Directora Provincial de Coordinación Jurisdiccional en el ámbito de la Agencia Provincial de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, designada como representante ante el Comité Ejecutivo de la ATM mediante Decreto N° 896/15 de fecha 17 de septiembre de 2015.

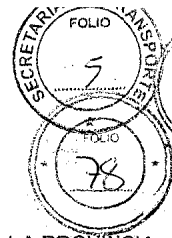
Anexo I

Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

Fuente: Servicios Infoleg 2014.

1359

ANEXO

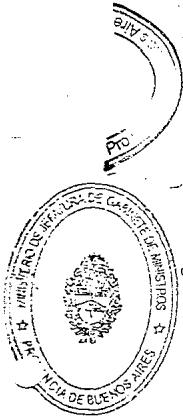


490

CONVENIO TRIPARTITO ENTRE EL ESTADO NACIONAL, LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES DESTINADO A LA CREACIÓN DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM)

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 3 días de octubre de 2012, entre:

- o el ESTADO NACIONAL, representado por el Ministro del Interior y Transporte Cdr. Aníbal Florencio RANDAZZO y por el Secretario de Transporte, Dr. Alejandro Ariel Ramos, en adelante denominado el "ESTADO NACIONAL", con domicilio en Balcarce N° 50 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,
- o la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, representada por el Gobernador Daniel SCIOLI y por el Director Ejecutivo de la Agencia Provincial del Transporte, Ing. Hugo Bilbao, en adelante denominada la "PROVINCIA", con domicilio en Calle 6 entre 51 y 53 de la Ciudad de la Plata, y
- o la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, representada por el Ministro de Gobierno, Dr. Emilio Monzó y por el Subsecretario de Transporte, Guillermo Dietrich, en adelante la "CIUDAD", con domicilio en Uruguay N° 458 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en su conjunto denominadas las PARTES,



DECLARAN:

Que por tratarse el transporte de un servicio donde se encuentra comprometido el interés público y el derecho de los usuarios, es un deber indelegable de las jurisdicciones que suscriben arbitrar las medidas que garanticen su continuidad, regularidad, cantidad, calidad y universalidad.

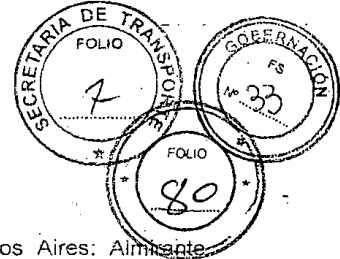
Que por ello es de interés de las PARTES mejorar las condiciones de vinculación y seguridad del transporte de pasajeros y cargas, del Area



Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

ANEXO

490



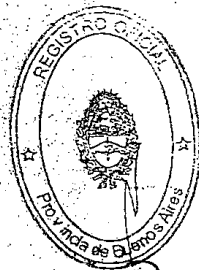
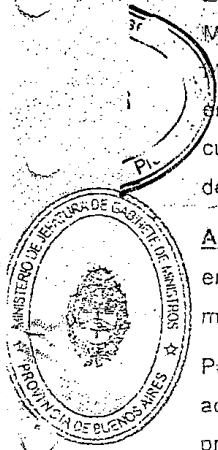
Aires y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate y los que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano cuando las relaciones funcionales del área así lo requieran y las PARTES así lo decidan.

ARTÍCULO 3º: PRINCIPIO DE COLABORACIÓN. Las PARTES que participan en la ATM ajustarán sus relaciones recíprocas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto entre ellas.

Para la consecución de sus misiones, la ATM dispondrá de una estructura administrativa adecuada, priorizando los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

ARTÍCULO 4º: OBJETIVOS. Son objetivos básicos de la ATM:

- a. Coadyuvar a la definición, implementación y ejecución de políticas comunes de ordenamiento, coordinación y planificación de las distintas modalidades del transporte, tendientes a alcanzar el equilibrio del sistema interjurisdiccional y el desarrollo sostenible en materia de transporte.
- b. Promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por todas las instituciones con competencia en materia de transporte, conciliando los diversos intereses que confluyen en el ámbito geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires en relación con las políticas de transporte.
- c. Fomentar e impulsar la coordinación e integración física, operativa y tarifaria de los servicios de transporte y la puesta a disposición del



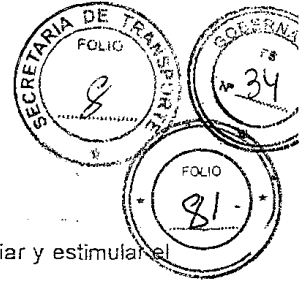
ES COPIA DEL ORIGINAL

LUIS RICARDO GIORDANO
Jefe de Departamento (Int.)

Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

ANEXO

490



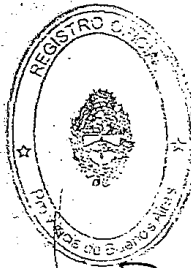
usuario de una mejor oferta, con el fin último de potenciar y estimular el uso del transporte colectivo.

- d. Promover la red de transporte de manera integral.
- e. Impulsar la utilización del transporte de manera racional y eficiente mediante la integración plena de los aspectos sociales, medioambientales y económicos del desarrollo sostenible.
- f. Incentivar e inducir las diversas formas de colaboración entre los sectores público y privado, optimizando el uso de los recursos, en pos de los objetivos de mejoramiento del sistema de transporte en el **ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES**.



ARTÍCULO 5º: FUNCIONES. Son funciones principales de la ATM:

- a. Elaborar criterios básicos de la política de ordenamiento, coordinación y planificación del sistema del transporte.
- b. Proponer la elaboración y/o modificación de las normas jurídicas vigentes, de modo de tender a un adecuado nivel de unificación normativa en el **ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES**.
- c. Promover mecanismos de coordinación y asistencia con aquellos organismos y/o instituciones que, teniendo competencia en otras materias, puedan desarrollar actuaciones que incidan en el sector del transporte.
- d. Coordinar el acceso mancomunado a las diversas bases de datos del transporte del **ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES** disponibles en cada jurisdicción, de manera de desarrollar un Banco de Datos de la ATM, elaborando los mecanismos para su adecuada difusión.
- e. Brindar apoyo técnico a las Partes para la definición de regímenes tarifarios y de compensaciones al usuario propendiendo a la implementación de políticas tarifarias homogéneas y coordinadas en todo el territorio del AMBA; brindar asesoramiento en materia de



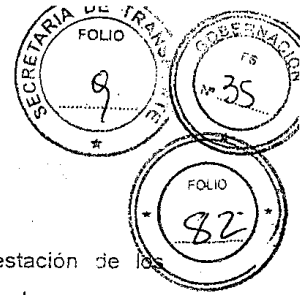
FRANCO DE CANCELACIÓN

LUIS RICARDO GIOVEDANO
Jefe de Departamento (Int.)

Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

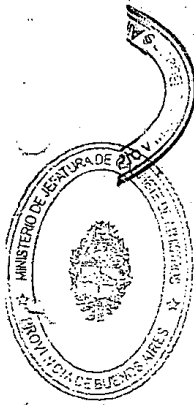
ANEXO

490



cóncesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de transporte bajo jurisdicción de las Partes

- f. Opinar respecto de los proyectos, planes de obra o de desarrollo que interesen o afecten al sistema de transporte del área, originados en cualquiera de los organismos dependientes de las partes, por pedido de ellas y sin que tal opinión sea vinculante para las mismas
- g. Elaborar un reglamento de organización y funcionamiento dentro de los treinta (30) días de constituido y elevarlo a los organismos competentes de cada una de las PARTES para su aprobación.
- h. Elaborar anualmente el presupuesto de gastos y cálculo de recursos y elevarlo a los organismos competentes de cada una de las PARTES para su aprobación. Sus ejercicios financieros comenzarán el 1° de enero y finalizarán el 31 de diciembre de cada año.
- i. Proponer ante la autoridad competente la gestión de créditos nacionales e internacionales con destino a estudios, proyectos y obras y servicios que hagan al cumplimiento de los objetivos de la ATM.
- j. Celebrar convenios de cooperación, intercambio técnico y estudios con organismos nacionales y extranjeros.
- k. Cualquier otra función que pudiera asignársele en el futuro.



ARTÍCULO 6°: PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. Sin perjuicio de las acciones inmediatas que en materia de coordinación puedan llevarse adelante, ATM elaborará en el término de ciento cincuenta (150) días un Plan Quinquenal Director de Transporte definiendo las políticas y las estratégicas públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones para alcanzar los objetivos y metas propuestos, el que será anualmente actualizado. Hasta tanto dicho Plan se encuentre definido, las Partes comprometen sus mayores esfuerzos a los fines de la definición de una agenda de temas prioritarios dentro de los treinta (30) días de suscripto el presente.



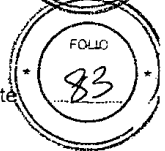
ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL

LUIS RICARDO GORDANO
Jefe de Departamento (Int.)
Planificación y Protocolación

Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

ANEXO

490



El Plan Quinquenal Director de Transporte tendrá, al menos, el siguiente contenido:

- Delimitación y justificación de su ámbito.
- Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el área metropolitana.
- Directrices de ordenamiento, coordinación y planificación de los servicios, la infraestructura, el tráfico y las instalaciones afectadas al transporte.
- Recomendaciones para la mejora de la satisfacción del usuario del transporte público.
- Protocolos de calidad y seguridad para la prestación de los servicios de transporte.
- Régimen tarifario de los servicios de transporte.
- Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

La ejecución de obras, proyectos o actuaciones y/o cualquier otra acción que lleven a cabo las jurisdicciones que forman parte de la ATM, ya sea en forma conjunta o separada, deberán encontrarse adecuadas a los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan Director de Transporte.

Los criterios básicos de la política de ordenamiento, coordinación y planificación del sistema del transporte contenidos en el Plan serán expresamente tenidas en consideración para la planificación y programación de infraestructuras de transporte, del tráfico y, en general, la realización de actuaciones que incidan en el sistema de transporte metropolitano dentro del ámbito del Plan.

ARTÍCULO 7º: DIRECTORIO. La dirección superior de la ATM estará a cargo de un Directorio compuesto por tres (3) miembros designados por cada uno de los Poderes Ejecutivos de las PARTES.

ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL

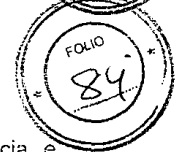
LUIS RICARDO GIORDANO
Jefe de Departamento (Int.)

Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

ANEXO



490



El Directorio de la ATM tomará sus resoluciones por unanimidad.

Los miembros del Directorio deberán contar con probada experiencia e idoneidad acordes a las actividades que deban cumplir, rigiendo las incompatibilidades vigentes para los funcionarios públicos.

Las PARTES asumen el compromiso de determinar la estructura y el estatuto de la ATM dentro de los treinta (30) días corridos a partir de la suscripción del presente Convenio

ARTÍCULO 8°: COMITÉ EJECUTIVO. El Directorio de la ATM será asistido por un Comité Ejecutivo, el que tendrá a su cargo la gestión técnica y administrativa de la Agencia y estará integrado en forma permanente por dos (2) representantes designados por el ESTADO NACIONAL, dos (2) representantes designados por la PROVINCIA y dos (2) representantes designados por la CIUDAD.

ARTÍCULO 9°: CONSEJO CONSULTIVO. La ATM contará con un Consejo Consultivo que se constituirá en su ámbito, a cuyos efectos el Directorio deberá convocar a los municipios de la Provincia de Buenos Aires indicados en el Artículo Segundo del presente Convenio, las entidades empresarias, los operadores del sistema de transporte, las asociaciones de usuarios y ONGs que los presenten, las entidades gremiales del sector y toda otra entidad con intereses legítimos en la temática, que se puedan incorporar en el futuro.

ARTÍCULO 10: RECURSOS. La ATM tendrá una estructura de personal técnico perteneciente al ESTADO NACIONAL, a la PROVINCIA y a la CIUDAD. Los fondos para el funcionamiento de la ATM serán aportados por cada una de las jurisdicciones en forma proporcional.

ARTÍCULO 11: COMPROMISO. Las PARTES asumen el compromiso de designar a sus representantes dentro de los Treinta (30) días corridos a partir de la suscripción del presente Convenio.

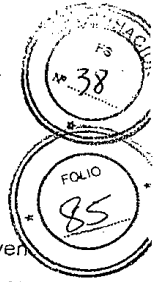
ARTÍCULO 12: RATIFICACIÓN. Dentro de sus respectivas Jurisdicciones, las PARTES implementarán los mecanismos de aprobación o ratificación que correspondieren.

ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL

LUIS RICARDO GIORDANO
Jefe de Departamento (Int.)
Despacho y Protocolización
Ministerio de Jef. de Ceb. de Ministros

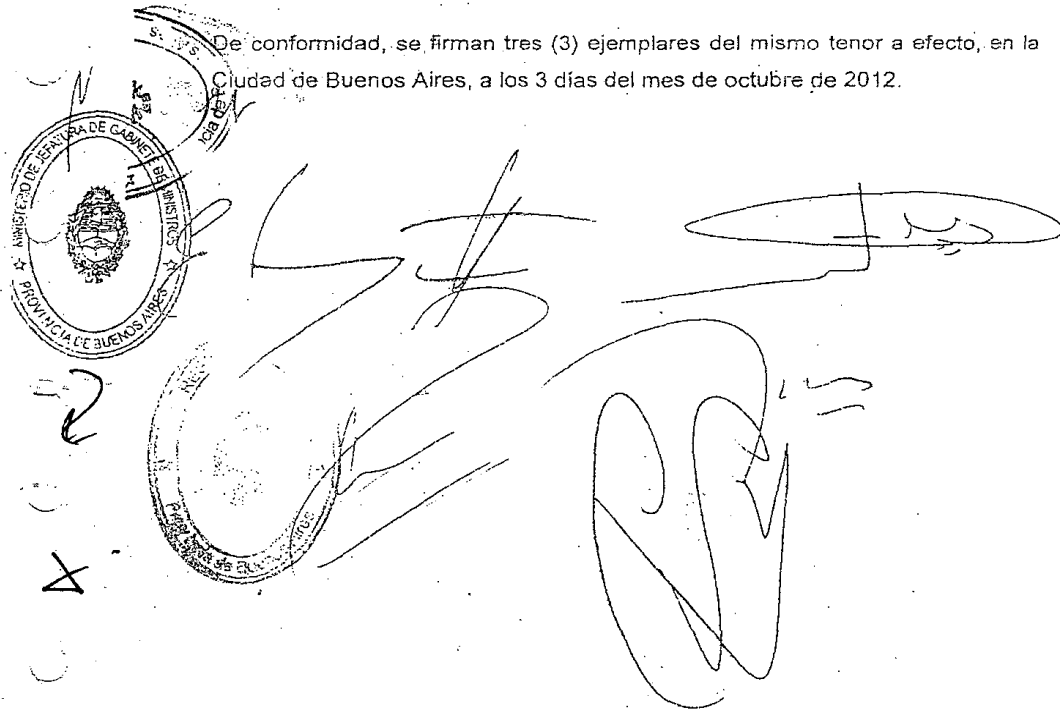
Convenio Tripartito destinado a la creación de la ATM

1359 ANEXO



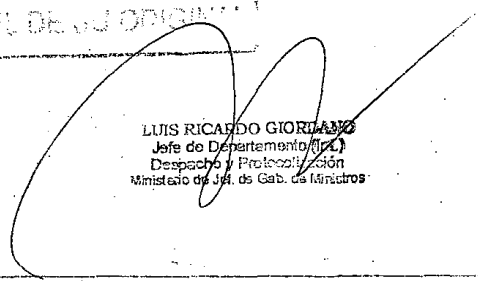
ARTÍCULO 13: DOMICILIOS. Para todos los efectos, las PARTES constituyen sus domicilios especiales donde se tendrán por válidas todas las notificaciones pertinentes en los indicados en el encabezamiento.

De conformidad, se firman tres (3) ejemplares del mismo tenor a efecto, en la Ciudad de Buenos Aires, a los 3 días del mes de octubre de 2012.



Official stamps include: 'SECRETARIA DE TRANSPORTE', 'MINISTERIO DE CABINETE DE MINISTROS', and 'PROVINCIA DE BUENOS AIRES'. There are several large, stylized handwritten signatures in black ink.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL



LUIS RICARDO GIORDANO
Jefe de Departamento (112)
Despacho y Protocolización
Ministerio de Jef. de Gab. de Ministros