

Año IV, n° 367 (19 de julio de 2021)

Legislación Oficial Actualizada Nacional

Dirección Servicios Legislativos

Presentación

La Dirección Servicios Legislativos de la Biblioteca del Congreso de la Nación brinda, a través de la presente publicación de entrega diaria, una selección de normas trascendentes de carácter general, con la intención de garantizar al lector el acceso a la información oficial cierta.

Esta publicación contiene una breve síntesis de la norma seleccionada y a continuación el texto oficial de la misma tal y como fue publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Índice

Legislación	p. 4
Textos oficiales	p. 5-47
Contacto	p. 48

Legislación

- Incorpora artículo 22 bis y 27 bis a la Ley N° 24.241 (creación del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones -SIJP-), relativos los requisitos que se deben cumplir a fin de acreditar el mínimo de servicios necesarios para el logro de la Prestación Básica Universal (PBU), condiciones para el logro de Prestaciones de Retiro Transitorio por Invalidez o de la Pensión por Fallecimiento. La presente trata también sobre plazos de licencia por maternidad y de estado de excedencia establecidos por las leyes de alcance nacional y por los Convenios Colectivos de Trabajo.

Decreto de Necesidad y Urgencia N° 475 (17 de julio de 2021).

Publicada en “Boletín Oficial de la República Argentina”, 19 de julio de 2021, pág. 3-10.

- Declara la validez del Decreto N° 431/2021, relativo al Marco legal para el desarrollo del Plan Nacional de Vacunación Destinado a Generar Inmunidad Adquirida Contra la COVID-19 con inclusión de la protección de los niños, las niñas y adolescentes.

Resolución N° 45 del Honorable Senado de la Nación (15 de julio de 2021).

Publicada en “Boletín Oficial de la República Argentina”, 19 de julio de 2021, pág. 34.

- Declara la validez del Decreto N° 167/2021, por el que se prorroga la Emergencia Sanitaria.

Resolución N° 46 del Honorable Senado de la Nación (15 de julio de 2021).

Publicada en “Boletín Oficial de la República Argentina”, 19 de julio de 2021, pág. 35.

- Crea el “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” a los fines de brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuyo objetivo principal, es definir políticas públicas atinentes a nodos de transporte o puntos estratégicos, a fin de garantizar la prestación de los servicios y la protección de los usuarios con mayor calidad, seguridad y eficiencia, con una red de transporte público frecuente, rápido y accesible.

Resolución N° 232 del Ministerio de Transporte (15 de julio de 2021).

Publicada en “Boletín Oficial de la República Argentina” 19 de julio de 2021, pág. 52-56 y anexo.

Textos Oficiales

- Decreto de Necesidad y Urgencia N° 475 (17 de julio de 2021).
- Resolución N° 45 del Honorable Senado de la Nación (15 de julio de 2021).
- Resolución N° 46 del Honorable Senado de la Nación (15 de julio de 2021).
- Resolución N° 232 del Ministerio de Transporte (15 de julio de 2021).



SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES

Decreto 475/2021

DECNU-2021-475-APN-PTE - Ley N° 24.241. Modificación.

Ciudad de Buenos Aires, 17/07/2021

VISTO el Expediente N° EX-2021-60464585-ANSES-SEA#ANSES; las Leyes Nros. 24.241 y sus modificaciones, 24.714 y sus modificaciones, 24.977 y sus modificatorias, 25.994, 26.425 y sus modificatorias, 26.485 y sus modificatorias, 26.970, 27.260 y sus modificatorias, 27.360 y 27.532; los Decretos Nros. 1454 del 25 de noviembre de 2005, 1602 del 29 de octubre de 2009 y 840 del 4 de noviembre de 2020 y la Resolución de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL N° 158 del 26 de junio de 2019, y

CONSIDERANDO

Que por la Ley N° 24.241 se creó, con alcance nacional, el SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES (SIJP) que cubrirá las contingencias de vejez, invalidez y muerte y se integrará al Sistema Único de Seguridad Social (SUSS).

Que la Ley N° 26.425 dispuso la unificación del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones (SIJP) en un único régimen previsional público, denominado SISTEMA INTEGRADO PREVISIONAL ARGENTINO (SIPA), financiado a través de un sistema solidario de reparto.

Que el artículo 22 de la citada Ley N° 24.241 establece que, a los fines del artículo 19, inciso c) de dicho plexo normativo, serán computables los servicios comprendidos en el SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES (SIJP) como así también los prestados con anterioridad, y dicho cómputo comprenderá exclusivamente las actividades desarrolladas hasta el momento de solicitar la prestación básica universal.

Que en el Título II del Libro I, Capítulo IV de la citada Ley, se regulan las prestaciones de Retiro por Invalidez y Pensión por Fallecimiento, mientras que en su Capítulo VII se establece cómo será el financiamiento de dichas prestaciones.

Que a través de la Ley N° 24.714, sus normas modificatorias y complementarias, se instituyó con alcance nacional y obligatorio el Régimen de Asignaciones Familiares para los trabajadores y las trabajadoras que presten servicios remunerados en relación de dependencia en la actividad privada y pública nacional; para los beneficiarios y las beneficiarias de la Ley de Riesgos de Trabajo y del Seguro de Desempleo; para aquellas personas inscriptas y con aportes realizados en el Régimen Simplificado para Pequeños Contribuyentes (RS) establecido por la Ley N° 24.977, sus complementarias y modificatorias; para los beneficiarios y las beneficiarias del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) del Régimen de Pensiones No Contributivas por Invalidez y de la Pensión Universal para el Adulto Mayor; como así también la Asignación por Embarazo para Protección Social y de la Asignación



Universal por Hijo para Protección Social.

Que el Decreto N° 1602/09 creó la Asignación Universal por Hijo para Protección Social, incluyendo en el Régimen de Asignaciones Familiares instituido por la Ley N° 24.714 a los grupos familiares no alcanzados por las mismas, previstas en el mencionado régimen, en la medida en que se encuentren desocupados o se desempeñen en la economía informal y que, en la actualidad, este pilar de las asignaciones familiares alcanza, según los registros de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL, a más de CUATRO COMA CUATRO (4,4) millones de niños, niñas y adolescentes, a través de DOS COMA TRES(2,3) millones de titulares.

Que, según se desprende de los mismos registros, el NOVENTA Y CINCO POR CIENTO (95 %) de las personas titulares de la Asignación Universal por Hijo para Protección Social son mujeres, que no solo están atravesadas por la acumulación de desventajas en virtud de su condición de género, sino que también acumulan desventajas asociadas a su situación socioeconómica.

Que el artículo 14 bis de la Ley N° 24.714, modificado por el Decreto N° 840/20, define la Asignación Universal por Hijo para Protección Social y su alcance, y el artículo 14 ter de la mencionada Ley establece los requisitos que deben cumplirse para su percepción, considerando el régimen citado una priorización en la mujer para el cobro de las prestaciones, y dicho dato se refleja en las estadísticas vigentes que demuestran que del total de las personas que realizan la presentación de la Libreta que comprueba los extremos de educación y salud de quienes generan el derecho al cobro respectivo, en su gran mayoría son mujeres.

Que la situación de quien tiene el cuidado del niño y/o de la niña torna más complejo el acceso al mercado laboral y, en consecuencia, poder completar los requisitos que se exigen para el acceso a las prestaciones previsionales.

Que el ESTADO NACIONAL tiene, dentro de sus principales compromisos, la protección de los ciudadanos y las ciudadanas, garantizándoles las prestaciones de la seguridad social y, en especial, priorizando la inclusión y atención de los grupos y personas que presentan mayores condiciones de vulnerabilidad, tal como se establece en la CONSTITUCIÓN NACIONAL y en los tratados internacionales con jerarquía constitucional.

Que, a lo largo de la historia reciente, nuestro sistema previsional ha generado diferentes políticas inclusivas para extender la cobertura a los sectores de personas mayores que más dificultades enfrentan para poder acceder a un beneficio previsional.

Que la REPÚBLICA ARGENTINA ha atravesado, por lo menos en las pasadas CUATRO (4) décadas, ciclos recurrentes de contracción de su mercado de trabajo, transitando períodos de alta desocupación e informalidad laboral, situación que devino en evidentes dificultades estructurales para que las personas pudieran tener continuidad en sus trayectorias contributivas a la seguridad social.

Que, en virtud de ello, las experiencias de inclusión previsional de los años 2005 y 2014, dispuestas por el Decreto N° 1454/05, la Ley N° 25.994 y la Ley N° 26.970, respectivamente, generaron un proceso virtuoso de extensión de este derecho que hoy sigue alcanzando a más de TRES COMA SEIS(3,6) millones de personas mayores.



Que dichas medidas tuvieron un importantísimo efecto de género, toda vez que, según los registros de la Seguridad Social y hasta hoy en día, el SETENTA Y CUATRO POR CIENTO (74 %) de las prestaciones que fueron obtenidas por moratoria corresponden a mujeres, dejando en evidencia la necesidad de implementar políticas con perspectiva de género para revertir las brechas en el acceso al derecho a la seguridad social.

Que, a más abundamiento, en la gran mayoría de los casos, para estas mujeres la inclusión previsional representó la oportunidad de acceder, por primera vez en su vida, a ingresos estables e independientes de su situación conyugal y les otorgó autonomía económica.

Que la participación de las mujeres en el mercado de trabajo ha ido incrementándose en las pasadas décadas, no obstante lo cual se corrobora una fuerte desigualdad respecto de la participación y las condiciones de trabajo de sus pares varones en todos los indicadores, arrojando los datos de EPH INDEC en el tercer trimestre del año 2020: tasas de actividad de CUARENTA Y CINCO COMA CUATRO POR CIENTO (45,4 %) para las mujeres y SESENTA Y CUATRO COMA CINCO POR CIENTO (64,5 %) para los varones; de empleo de TREINTA Y NUEVE COMA CUATRO POR CIENTO (39,4 %) para las mujeres y CINCUENTA Y SIETE COMA SIETE POR CIENTO (57,7 %) para los varones; e índices de desocupación del TRECE COMA UNO POR CIENTO (13,1 %) para las mujeres contra el DIEZ COMA SEIS POR CIENTO (10,6 %) para los varones.

Que la contracara de estas mayores dificultades que enfrentan las mujeres para insertarse en el mercado de trabajo registrado tiene una relación directa con la división sexual del trabajo, que asigna roles de género a las diferentes actividades y que históricamente ha delegado a las mujeres el trabajo reproductivo y las tareas indispensables para garantizar el cuidado, bienestar y supervivencia de las personas del hogar, mientras que el trabajo productivo, que se realiza de manera remunerada en el mercado, aparece asociado tradicionalmente a los varones.

Que el trabajo productivo y reproductivo representan un conjunto de acciones igualmente necesarias para el desarrollo de la vida cotidiana y el sostenimiento de las sociedades, pero que sin embargo no gozan del mismo reconocimiento, de forma tal que las tareas domésticas y de cuidado no remuneradas son un trabajo que queda invisibilizado, a pesar de su rol crucial para el funcionamiento de las sociedades en su conjunto.

Que en el año 2013 se realizó en la Argentina la Encuesta sobre Trabajo No Remunerado y Uso del Tiempo (EAHUINDEC, 2013), el que verificó que las mujeres realizan el SETENTA Y SEIS POR CIENTO (76 %) de las tareas domésticas no remuneradas, y que el OCHENTA Y NUEVE POR CIENTO (89 %) de las mujeres se ocupan de tareas domésticas no remuneradas por una carga de al menos SEIS COMA CUATRO HORAS (6,4 hs.) al día.

Que, por su parte, al observar la densidad de contribuciones al SISTEMA INTEGRADO PREVISIONAL ARGENTINO (SIPA) de las personas de entre CUARENTA (40) y SESENTA Y CUATRO (64) años, se corrobora que las mujeres presentan, en promedio, una brecha del VEINTICUATRO POR CIENTO (24 %) respecto de los varones de su misma edad (desfavorable para las mujeres); mientras que a partir de los CINCUENTA Y SEIS (56) años la brecha de aportes se incrementa hasta superar el CUARENTA POR CIENTO (40 %) a los SESENTA Y DOS (62) años.

Que en el año 2016 se sancionó la Ley N° 27.260 que, en su artículo 13, creó la Pensión Universal para el Adulto Mayor (PUAM) que definió la edad de acceso en SESENTA Y CINCO (65) años tanto para mujeres como para



varones.

Que, a su vez, la mencionada Ley dispuso que durante el lapso de TRES (3) años podrían seguir accediendo al régimen de regularización de la Ley N° 26.970 las mujeres que durante ese período cumplieran la edad jubilatoria y fueran menores de SESENTA Y CINCO (65) años.

Que mediante el artículo 15 del Decreto N° 894/16 se dispuso que el plazo referido en el primer párrafo del artículo 22 de la Ley N° 27.260 vencerá el día 23 de julio 2019.

Que, posteriormente, por la Resolución de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL N° 158/19 ese plazo inicial de TRES (3) años fue extendido por otros TRES (3) años, que se cumplirá el próximo 23 de julio de 2022.

Que, a pesar de seguir vigente la opción de acogerse al régimen de regularización de la Ley N° 26.970, la falta de actualización de los plazos temporales de los períodos que pueden ser regularizados generó que las mujeres mayores de entre SESENTA (60) y SESENTA Y CUATRO (64) años fueran perdiendo, año tras año, la capacidad de incorporarse, quedando, muchas de ellas, sin ningún tipo de cobertura de la seguridad social.

Que, con fecha 11 de marzo de 2020, la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) declaró el brote de COVID-19 como pandemia, llevando a todos los Estados del mundo a tomar decisiones excepcionales en todos los órdenes.

Que las graves consecuencias sanitarias y socioeconómicas de la pandemia en la REPÚBLICA ARGENTINA profundizaron una crítica situación social heredada de la anterior gestión de gobierno, durante la cual la economía había caído en TRES (3) de los CUATRO (4) años que atraviesan el período de fines del año 2015 a fines del año 2019, empobreciendo a la mayoría de la población.

Que, como ya fuera dicho, las mujeres son las que sufren los peores niveles de desocupación, precarización e informalidad laboral, y que es este uno de los principales elementos explicativos de la feminización de la pobreza, que les impide a las mujeres la acumulación de capital social para enfrentar las contingencias en las edades avanzadas, situación que se agravó, aún más, en el contexto de la pandemia.

Que, como consecuencia del histórico compromiso del país en materia de protección social, la REPÚBLICA ARGENTINA tiene, según los datos de la EPH INDEC, un nivel de cobertura previsional de personas de SESENTA Y CINCO (65) años y más, que supera el NOVENTA POR CIENTO (90 %), y que esto permitió que en marzo del año 2020 hubiera activos SEIS COMA NUEVE (6,9) millones de beneficios previsionales del SIPA, de los cuales TRES COMA SEIS (3,6) millones habían accedido por moratorias, garantizando que esas personas mayores pudieran afrontar el tiempo de pandemia con ingresos y cobertura sanitaria garantizados.

Que, a pesar de la importante cobertura previsional en nuestro país, la desactualización en los parámetros de alcance referidos a los plazos temporales de los períodos que pueden ser regularizados a través de la Ley N° 26.970 hizo que ciento de miles de mujeres mayores, entre los SESENTA (60) y los SESENTA Y CUATRO (64) años, quedarán sin ninguna cobertura previsional y muchas de ellas, sin ningún tipo de ingresos en un contexto



extremadamente crítico en materia socioeconómica.

Que, asimismo, las medidas de aislamiento social, preventivo y obligatorio derivadas de la pandemia por COVID-19 evidenciaron aún más la importancia social que tienen, y el esfuerzo que demandan las tareas domésticas y de cuidado, haciendo más visibles que nunca las profundas inequidades generadas por la desigual división de estas tareas, con especial afectación a las mujeres.

Que la Ley N° 26.485 de “Protección Integral para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres en los Ámbitos en que Desarrollen sus Relaciones Interpersonales”, en su artículo 2° recoge dentro de sus objetivos principales, la eliminación de la discriminación entre mujeres y varones en todos los órdenes de la vida.

Que nuestra CONSTITUCIÓN NACIONAL en su artículo 75, inciso 22 otorgó rango constitucional a la CONVENCIÓN SOBRE LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LA MUJER (CEDAW), aprobada por la Ley N° 23.179, a través de la cual el ESTADO NACIONAL se comprometió a elaborar, por todos los medios apropiados y sin dilaciones, una política encaminada a eliminar la discriminación contra la mujer.

Que, asimismo, el artículo 75, inciso 23 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL establece que el Estado debe “Legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad”.

Que la Ley N° 27.532 incluye en el Sistema Estadístico Nacional como módulo de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) a la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo y en su artículo 5°, inciso b, insta a desarrollar políticas públicas que promuevan una equitativa distribución del trabajo remunerado y no remunerado entre mujeres y varones.

Que nuestro país aprobó, a través de la Ley N° 27.360, la CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS PERSONAS MAYORES en la que se establecen, entre otros, el principio de equidad e igualdad de género y enfoque de curso de vida.

Que, de acuerdo a lo que surge de los datos estadísticos y administrativos, a partir del nacimiento del primer hijo o de la primera hija, y con más claridad a medida que se incorporan más nacimientos, es menor la densidad de aportes previsionales que registran las mujeres, resultando ejemplificativo el hecho de que en marzo de 2021 había activos TRES COMA SEIS (3,6) millones de beneficios de moratorias, de los cuales DOS COMA SIETE (2,7) millones tenían titularidad femenina.

Que la participación de las mujeres en el mercado de trabajo remunerado es menor a la de los varones y que, cuando lo hacen, tienen mayores dificultades que estos para acceder a puestos de trabajo registrados, sufren intermitencias en sus trayectorias laborales y perciben menores salarios, siendo uno de los factores explicativos la dificultad de conciliar la vida laboral y la crianza de los hijos y/o las hijas.



Que, como consecuencia de lo descripto en el párrafo precedente, las mujeres acumulan menos aportes jubilatorios y a mayor cantidad de hijos e hijas, las brechas respecto al ingreso de aportes previsionales se incrementan tanto respecto de los varones que son padres como de las mujeres sin hijos e hijas.

Que las tareas de crianza y cuidado demandan una enorme cantidad de horas a quienes las realizan y resultan una condición indispensable para el desarrollo de las sociedades, aunque tradicionalmente han quedado invisibilizadas y han sido asumidas como actividades propias del género femenino.

Que, en virtud de lo expuesto, se considera conveniente adoptar medidas de justicia social orientadas a reparar parte de las desigualdades estructurales que sufren las mujeres a lo largo de su vida y que derivan, en gran medida, de la sobrecarga de las tareas de cuidado y de las inequidades del mercado de trabajo que se acumulan en el largo plazo.

Que, en este sentido, la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) indicó que la seguridad social debería fomentar y basarse en los principios de la igualdad de género, lo que significa no solo trato igualitario para hombres y mujeres en situaciones iguales o similares, sino también medidas para garantizar la igualdad de hecho para las mujeres, ya que la sociedad obtiene un enorme beneficio del cuidado no remunerado que estas proporcionan, por lo que no deberían verse más tarde perjudicadas por el sistema por haber hecho esta contribución durante la edad en que podían trabajar (OIT, "Seguridad Social: Un nuevo consenso", 01/11/2001).

Que, más recientemente, el mencionado Organismo Internacional reconoció que a lo largo del ciclo de vida las mujeres van sumando desventajas, las cuales se acumulan en las últimas etapas de la vida y que gran parte de la contribución económica de las mujeres proviene de las tareas que conllevan la atención de las responsabilidades familiares, las tareas domésticas y la actividad que despliegan en la economía informal (OIT, "Derechos, empleos y seguridad social: Una nueva visión para hombres y mujeres de edad avanzada", 2008).

Que, en sintonía con lo dicho, se postula que una política integral de cuidados debe concebirse en el marco de un enfoque de derechos, el que debe contemplar las desigualdades de género en la producción y distribución del cuidado, a través de políticas que tiendan a su redistribución, con el fin de alivianar la carga que aquel representa para las mujeres y que condiciona sus posibilidades de desarrollo personal y profesional (OIT, UNICEF, PNUD, CIPPEC, "Las políticas de cuidado en Argentina: avances y desafíos", 2018).

Que la ORGANIZACIÓN IBEROAMERICANA DE SEGURIDAD SOCIAL (OISS) indicó que ampliar las prestaciones de la Seguridad Social y la población perceptora, sea mediante mecanismos de compensación del cuidado u otras fórmulas, son siempre aspiraciones y propuestas bien acogidas por las sociedades y que, para que la relación entre cuidado y Seguridad Social deje de ser paradójica, para que se deje de castigar a las mujeres por subvencionar a los Estados con su trabajo no remunerado, hay que avanzar hacia el reconocimiento de este trabajo (OISS, "Medidas compensatorias de los cuidados no remunerados en los sistemas de Seguridad Social en Iberoamérica", 2019).

Que en el contexto que imponen los lineamientos internacionales antes reseñados se considera necesario establecer que, al único fin de acreditar el mínimo de servicios necesarios para el logro de la Prestación Básica Universal, podrán computar las mujeres y/o personas gestantes UN (1) año de servicio por cada hijo y/o hija que



haya nacido con vida.

Que, quienes adoptan un niño, una niña o adolescente, brindan afecto y dan cobertura a todas las necesidades materiales respecto de los mencionados o las mencionadas, cuando no lo puede hacer su familia de origen.

Que resulta necesario reconocer el aporte que realiza la mujer a la sociedad en su conjunto al adoptar UN (1) niño, UNA (1) niña o adolescente, en las condiciones estructurales de género que se expusieron, tomando en cuenta las acciones que debe llevar a cabo para su cumplimiento y que, por ello, se considera necesario establecer que, al único fin de acreditar el mínimo de servicios necesarios para el logro de la Prestación Básica Universal podrán computar DOS (2) años de servicio por cada hijo y/o hija que haya sido adoptado y/o adoptada, que sea menor de edad.

Que, asimismo, es importante reconocer que el cuidado de hijos y/o hijas con discapacidad implica aún mayor demanda de apoyos y cuidados y que esta situación se ve igualmente afectada por el nudo crítico de la desigualdad de género.

Que, por tal motivo, se impone el reconocimiento de UN (1) año de servicio adicional por cada hijo y/o hija con discapacidad que haya nacido con vida o haya sido adoptado y/o adoptada, que sea menor de edad.

Que corresponde efectuar un acompañamiento adicional a las mujeres que provienen de trayectorias de vulnerabilidad socioeconómica porque ellas atraviesan incluso más dificultades para poder insertarse en el mercado laboral o para poder delegar en otros las tareas de cuidado, todo ello, en el marco del cumplimiento de las corresponsabilidades que requiere la Asignación Universal por Hijo para Protección Social, para mantener la titularidad.

Que, por tal motivo, aquellas personas que hayan accedido a la Asignación Universal por Hijo para Protección Social por el período de, al menos, DOCE (12) meses continuos o discontinuos, podrán computar, además, otros DOS (2) años adicionales de servicio por cada hijo y/o hija que haya nacido con vida o haya sido adoptado y/o adoptada, que sea menor de edad.

Que la presente es una medida novedosa para nuestro Sistema de Seguridad Social porque tiene un impacto inclusivo inmediato y, además, porque genera un nuevo piso de derechos para las mujeres con hijos e hijas, garantizando efectos positivos permanentes en sus posibilidades de acceso a la jubilación, haciendo que nuestra sociedad sea más justa y equitativa.

Que la medida se aplica sobre las mujeres y/o personas gestantes que llegan a la edad de jubilarse habiendo acumulado a lo largo de sus vidas diferentes desventajas respecto de los varones.

Que estas mayores dificultades en el acceso al derecho a la seguridad social en la vejez acarrearán múltiples situaciones de desamparo o dependencia económica.

Que el reconocimiento de años de aporte por hijo y/o hija genera un efecto inmediato en las mujeres que siguen sufriendo las consecuencias de una sociedad pasada, en la que la brecha de género era aún más pronunciada que



en la actualidad y que, en tal sentido, se trata de una medida del presente que puede reparar parte de las inequidades acumuladas a lo largo de TREINTA (30) años.

Que, en el marco del reconocimiento de tareas de cuidado, debe considerarse también todo lo relativo a los períodos de la gestación y nacimiento de la persona y, en ese contexto, las licencias por maternidad y las licencias por estado de excedencia vinculadas al nacimiento, cumplen un rol muy preponderante en lo que refiere a esta materia.

Que, asimismo, resulta de importancia contemplar los períodos de licencia por maternidad y licencia por estado de excedencia como períodos con servicios al único fin de completar los años requeridos en todos los regímenes previsionales administrados por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), evitando que estos plazos que las mujeres y/o personas gestantes dedican al cuidado de las niñas y los niños recién nacidas y nacidos, terminen convirtiéndose en un verdadero perjuicio al momento de jubilarse.

Que, en virtud de lo antedicho, resulta pertinente considerar que los plazos de licencia por maternidad y de estado de excedencia establecidos por las leyes de alcance nacional y por los Convenios Colectivos de Trabajo respectivos, se computarán como tiempo de servicio solo a los efectos de acreditar el derecho a una prestación previsional en todos los regímenes previsionales administrados por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), con el mismo carácter que los que desarrollaba la persona al momento de comenzar el usufructo de las mismas y siempre que se verifique que la mujer y/o persona gestante haya retornado a la misma actividad que realizaba al inicio de la licencia. Para el caso de que la persona no retome la actividad o lo haga en una distinta, los servicios se computarán con los extremos correspondientes del régimen general. La consideración de estos servicios no tendrá efecto alguno como incremento o bonificación de los haberes jubilatorios.

Que, a su vez, corresponde establecer que el tiempo de servicios a computar de las licencias por estado de excedencia citadas en el considerando precedente no podrá exceder a los estipulados en el artículo 183 de la Ley N° 20.744.

Que el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL faculta al PODER EJECUTIVO NACIONAL, ante circunstancias excepcionales, a dictar decretos por razones de necesidad y urgencia, versando el presente sobre cuestiones no vedadas a su intervención por la norma constitucional, en tanto no hace a la materia penal, tributaria, electoral o de partidos políticos.

Que, durante el año 2020, la irrupción de la pandemia por COVID-19 implicó el agravamiento de la situación de emergencia socioeconómica previamente existente, que había motivado la sanción de la Ley N° 27.541 de “Solidaridad Social y Reactivación Productiva en el Marco de la Emergencia Pública”.

Que, en ese contexto, fue necesario que el ESTADO NACIONAL desplegara múltiples medidas que desde la Seguridad Social tuvieron como objetivo garantizar ingresos a las personas y, dentro de esas medidas, una de las más relevantes fue el “INGRESO FAMILIAR DE EMERGENCIA” (IFE), que dio cobertura a aproximadamente NUEVE MILLONES (9.000.000) de personas.



Que el “INGRESO FAMILIAR DE EMERGENCIA” (IFE), establecido inicialmente mediante el Decreto N° 310/20, consistió en una prestación monetaria no contributiva de carácter excepcional, destinada a personas cuyos hogares estaban compuestos por trabajadoras y trabajadores informales, desocupados y desocupadas y monotributistas de las categorías más bajas; es decir, aquellos sectores de la población con mayor grado de vulnerabilidad en términos socioeconómicos.

Que a partir de la puesta al pago del “INGRESO FAMILIAR DE EMERGENCIA” (IFE), por parte de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), se detectaron alrededor de CIENTO CINCUENTA MIL (150.000) mujeres mayores que percibieron dicho beneficio, que no estaban alcanzadas por ninguna cobertura previsional y que tienen la edad de retiro cumplida, las que conforman un sector de la población que ha sufrido con más virulencia las diferentes consecuencias derivadas de la pandemia.

Que, asimismo, la relevancia de estos datos llevó a reforzar la inteligencia institucional, profundizando el análisis de los registros administrativos de la seguridad social, de modo tal de promover políticas activas de extensión y mejoras de la calidad de la cobertura previsional, prestando especial atención a las mujeres de entre SESENTA (60) y SESENTA Y CUATRO (64) años de edad, sin ingresos e imposibilitadas de acceder a la Prestación Universal para el Adulto Mayor (PUAM) que, como también ya fuera mencionado, tiene como requisito de edad SESENTA Y CINCO (65) años o más, tanto para mujeres como para varones, perjudicando así, particularmente, al universo de mujeres que provienen de peores trayectorias socioeconómicas.

Que, del estudio de las referidas bases informáticas de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), se identificaron alrededor de TRESCIENTAS DIEZ MIL (310.000) mujeres de entre SESENTA (60) y SESENTA Y CUATRO (64) años de edad que no cuentan con un beneficio previsional ni tampoco pueden jubilarse por no acumular los suficientes años de aportes, y que estas cifras, en el contexto persistente de la pandemia, reflejan la necesidad de definir con urgencia medidas destinadas a promover la protección social de estas personas que configuran un grupo particularmente vulnerable.

Que la implementación de una política que permita reconocer períodos de servicio a las mujeres y/o personas gestantes por las tareas de cuidado de sus hijos e hijas a lo largo de la vida podría garantizar, de manera inmediata, que más de la mitad de las mujeres identificadas pueda acceder a su jubilación.

Que, asimismo, cabe destacar que, según los datos informáticos del mencionado Organismo, la enorme mayoría de las mujeres que se encuentra en situación de extrema vulnerabilidad y que, además, no cuenta con ningún tipo de ingresos (ni previsionales ni tampoco laborales), podría acceder de manera inmediata a prestaciones de índole previsional, lo que demanda premura en la implementación de acciones proactivas para favorecer su protección, siendo que la medida propuesta les garantizaría ingresos económicos regulares, dando cobertura también a sus contingencias sanitarias, al ser este un derecho derivado de la propia cobertura previsional.

Que, en la especie, es lo perentorio del asunto lo que exige una respuesta urgente, la que no puede esperar la demora natural del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN en el tratamiento de las leyes y se encontrará sujeta al posterior control que este haga de la medida, conforme las previsiones normativas establecidas al efecto.



Que la particular naturaleza de la situación planteada y la urgencia requerida para su resolución dificultan seguir los trámites ordinarios previstos por la CONSTITUCIÓN NACIONAL para la sanción de las leyes, por lo que el PODER EJECUTIVO NACIONAL adopta la presente medida con carácter excepcional.

Que en el contexto mencionado, el PODER EJECUTIVO NACIONAL, atento su calidad especial de poder activo y de acción permanente, no puede ser indiferente ni dejar de actuar en tiempos como los que atraviesa nuestra República y la comunidad global en general, en los que la necesidad de respuestas urgentes e inmediatas a situaciones en materia de seguridad social es cada vez más usual.

Que la Ley N° 26.122 regula el trámite y los alcances de la intervención del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN respecto de los Decretos de Necesidad y Urgencia dictados por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en virtud de lo dispuesto por el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Que la citada Ley determina que la COMISIÓN BICAMERAL PERMANENTE tiene competencia para pronunciarse respecto de la validez o invalidez de los Decretos de Necesidad y Urgencia, así como para elevar el dictamen al plenario de cada Cámara para su expreso tratamiento, en el plazo de DIEZ (10) días hábiles.

Que el artículo 22 de la Ley N° 26.122 dispone que las Cámaras se pronuncien mediante sendas resoluciones, y que el rechazo o aprobación de los decretos deberá ser expreso conforme lo establecido en el artículo 82 de la Carta Magna.

Que han tomado intervención los servicios de asesoramiento jurídico pertinentes.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, incisos 1 y 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Incorporáse como artículo 22 bis de la Ley N° 24.241 y sus modificaciones, el siguiente texto:

“ARTÍCULO 22 bis.- Al único fin de acreditar el mínimo de servicios necesarios para el logro de la Prestación Básica Universal (PBU), las mujeres y/o personas gestantes podrán computar UN(1) año de servicio por cada hijo y/o hija que haya nacido con vida.

En caso de adopción de personas menores de edad, la mujer adoptante computará DOS (2) años de servicios por cada hijo y/o hija adoptado y/o adoptada.

Se reconocerá UN (1) año de servicio adicional por cada hijo y/o hija con discapacidad, que haya nacido con vida o haya sido adoptado y/o adoptada que sea menor de edad.



Aquellas personas que hayan accedido a la Asignación Universal por Hijo para Protección Social por el período de, al menos, DOCE (12) meses continuos o discontinuos podrán computar, además, otros DOS (2) años adicionales de servicio por cada hijo y/o hija que haya nacido con vida o haya sido adoptado y/o adoptada que sea menor de edad, en la medida en que por este se haya computado el tiempo previsto en el presente apartado”.

ARTÍCULO 2º.- Incorpórase como artículo 27 bis de la Ley N° 24.241 y sus modificaciones, el siguiente texto:

“ARTÍCULO 27 bis.- Declárase computable a los fines de la acreditación de la condición de aportante de acuerdo a lo estipulado por los incisos a) o b) del artículo 95 para el logro de las Prestaciones de Retiro Transitorio por Invalidez o de la Pensión por Fallecimiento del afiliado o de la afiliada en actividad que prevén los artículos 97 y 98, el período correspondiente a la licencia por maternidad establecida por las leyes de alcance nacional y Convenios Colectivos de Trabajo respectivos”.

ARTÍCULO 3º.- Los plazos de licencia por maternidad y de estado de excedencia establecidos por las leyes de alcance nacional y por los Convenios Colectivos de Trabajo respectivos se computarán como tiempo de servicio solo a los efectos de acreditar el derecho a una prestación previsional en todos los regímenes previsionales administrados por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), con el mismo carácter que los que desarrollaba la persona al momento de comenzar el usufructo de las mismas y siempre que se verifique que la mujer y/o persona gestante haya retornado a la misma actividad que realizaba al inicio de la licencia o del período de excedencia. Para el caso de que la persona no retome la actividad o lo haga en una distinta, los servicios se computarán como del régimen general.

La consideración de estos servicios no tendrá efecto alguno como incremento o bonificación de los haberes jubilatorios.

ARTÍCULO 4º.- El tiempo de servicios a computar por el período de excedencia en los términos del artículo 3º no podrá exceder a los estipulados en el artículo 183 de la Ley N° 20.744.

ARTÍCULO 5º.- El cómputo de los servicios a los que hace referencia el presente decreto tendrá efecto solo para las prestaciones que se soliciten a partir de la vigencia del mismo.

ARTÍCULO 6º.- Instrúyese a las jurisdicciones, entidades y organismos de la Administración Pública Nacional, de conformidad con lo establecido en los incisos a), b) y c) del artículo 8º de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156, cada uno en el ámbito de sus competencias, a prestar la colaboración necesaria para la mejor implementación de lo dispuesto en el presente, debiendo transferir, ceder, y/o intercambiar entre sí los datos e información que, por sus competencias, obren en sus archivos, registros, bases o bancos de datos, dando cumplimiento a las previsiones existentes en materia de protección de datos personales y sensibles conforme lo establece la Ley N° 25.326 y en lo que respecta al resguardo del secreto fiscal en la Ley N° 11.683 (t.o. 1978) y sus modificatorias.

ARTÍCULO 7º.- Facúltase al MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, a la SECRETARÍA DE SEGURIDAD SOCIAL (SSS) y a la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES) a dictar las normas aclaratorias y complementarias pertinentes, en el ámbito de sus competencias, para la efectiva



implementación del presente.

ARTÍCULO 8°.- La JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS procederá a realizar las adecuaciones presupuestarias correspondientes para dar cumplimiento a las disposiciones que se establecen por la presente medida.

ARTÍCULO 9°.- La presente medida entrará en vigencia a partir de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 10.- Dese cuenta a la Comisión Bicameral Permanente del HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.

ARTÍCULO 11.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

FERNÁNDEZ - Santiago Andrés Cafiero - Eduardo Enrique de Pedro - Felipe Carlos Solá - Agustín Oscar Rossi - Martín Guzmán - Matías Sebastián Kulfas - Luis Eugenio Basterra - Alexis Raúl Guerrero - Gabriel Nicolás Katopodis - Martín Ignacio Soria - Sabina Andrea Frederic - Daniel Fernando Arroyo - Elizabeth Gómez Alcorta - Nicolás A. Trotta - Tristán Bauer - Roberto Carlos Salvarezza - Claudio Omar Moroni - Juan Cabandie - Matías Lammens - Jorge Horacio Ferraresi - E/E Daniel Fernando Arroyo

e. 19/07/2021 N° 50547/21 v. 19/07/2021

Fecha de publicación 19/07/2021





HONORABLE SENADO DE LA NACIÓN

Resolución 45/2021

Declárase la validez del Decreto N° 431/2021.

Ciudad de Buenos Aires, 15/07/2021

Al señor Presidente de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor Presidente, a fin de llevar a su conocimiento, que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de resolución:

“EL SENADO DE LA NACION ARGENTINA,

RESUELVE:

Artículo 1°- Declarar la validez del Decreto del Poder Ejecutivo N° 431, del 02 de julio de 2021.

Art. 2°- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.”

Saludo a usted muy atentamente.

CLAUDIA LEDESMA ABDALA DE ZAMORA - Marcelo Jorge Fuentes

e. 19/07/2021 N° 50380/21 v. 19/07/2021

Fecha de publicación 19/07/2021





HONORABLE SENADO DE LA NACIÓN

Resolución 46/2021

Declárase la validez del Decreto N° 167/2021.

Ciudad de Buenos Aires, 15/07/2021

Al señor Presidente de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor Presidente, a fin de llevar a su conocimiento, que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de resolución:

“EL SENADO DE LA NACION ARGENTINA,

RESUELVE:

Artículo 1°- Declarar la validez del Decreto del Poder Ejecutivo N° 167, del 11 de marzo de 2021.

Art. 2- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.”

Saludo a usted muy atentamente.

CLAUDIA LEDESMA ABDALA DE ZAMORA - Marcelo Jorge Fuentes

e. 19/07/2021 N° 50379/21 v. 19/07/2021

Fecha de publicación 19/07/2021





MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución 232/2021

RESOL-2021-232-APN-MTR

Ciudad de Buenos Aires, 15/07/2021

VISTO el Expediente N° EX-2021-59329145-APN-DGD#MTR, la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92), la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156, la Ley de Interés Público N° 27.514, la Ley de Presupuesto N° 27.591, los Decretos N° 892 del 11 de diciembre de 1995, N° 225 del 13 de marzo de 2007, N° 782 del 20 de noviembre de 2019, N° 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 modificado por su similar N° 335 de fecha 4 de abril de 2020, N° 990 del 11 de diciembre de 2020, las Decisiones Administrativas N° 1740 del 22 de noviembre de 2020 y la N° 4 del 15 de enero de 2021, las Resoluciones N° 257 del 11 de noviembre del 2020, N° 175 del 7 de junio del 2021 ambas del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la Resolución N° 3 del 21 de julio de 2016 y la Resolución N° 7 del 17 de mayo de 2021 ambas de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, y

CONSIDERANDO:

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

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

Que la Ley N° 27.514 declaró de interés público nacional y como objetivo de la REPÚBLICA ARGENTINA la política de seguridad en el transporte.

Que por la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156, se establece que la autoridad superior de cada jurisdicción será responsable del mantenimiento y de un adecuado sistema de control interno que incluirá los instrumentos de control previo y posterior -incorporados en el plan de organización en los reglamentos y manuales de procedimiento de cada organismo- y de la auditoría interna.



Que conforme el artículo 100 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y el artículo 30 de la Ley Nº 24.156, se dictó la Decisión Administrativa Nº 4/21, por la cual distribuyó, de acuerdo con el detalle obrante en sus planillas anexas, los gastos corrientes y de capital, los gastos figurativos, las aplicaciones financieras, los recursos, las contribuciones figurativas y las fuentes de financiamiento previstas en la Ley de Presupuesto Nº 27.591.

Que por la mencionada Ley Nº 27.591, promulgada parcialmente mediante el Decreto Nº 990/2020, se creó el Programa 68 “Formulación y Ejecución de Políticas de Movilidad Integral de Transporte”, con su correspondiente partida presupuestaria.

Que en las planillas anexas a la Decisión Administrativa Nº 4/21, se describe el Programa 68, el cual pretende resolver los problemas que son producto de la concentración urbana como lo son el aumento de tiempos de desplazamientos, costos y los niveles de congestión, la inseguridad en las paradas de buses, la obsolescencia y el deterioro en terminales de buses de media y larga distancia, la inseguridad vial producto de la circulación de vehículos pesados en zonas urbanas y el deterioro de la infraestructura por la falta de mantenimiento, buscando promover la conectividad de las ciudades del interior del país, que hoy en día cuentan con servicios de transporte público de baja calidad y que no pueden ser sostenibles económicamente en el tiempo.

Que mediante el Decreto Nº 892/95 se diseñó un mecanismo tendiente a garantizar un sistema de relaciones financieras entre las distintas jurisdicciones y entidades dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL y los Estados Provinciales, para el uso eficiente de los recursos asignados al cumplimiento de las metas del Plan Social, sobre la base de cuentas separadas, intangibilidad de fondos específicos y apertura de cuentas corrientes en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA.

Que mediante Providencia PV-2021-61333100-APN-DCTTP#MTR de fecha 8 de julio de 2021, la DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA DE PROGRAMAS DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, señala que el planeamiento del transporte articulado con el territorio permite considerar dichos problemas, analizando la oferta y demanda de infraestructura y servicios, aportando conocimiento para la elaboración de lineamientos y criterios estratégicos orientados a la integración de corredores, nodos y redes en los espacios de los diferentes ámbitos territoriales de nuestro país.

Que en la providencia señalada en el párrafo precedente, la Dirección antedicha menciona que resulta necesaria la creación del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” a los fines de brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, cuyo objetivo principal, entre otros, es el de definir políticas públicas atinentes a nodos de transporte o puntos estratégicos, a fin de garantizar la prestación de los servicios y la protección de los usuarios con mayor calidad, seguridad y eficiencia, con una red de transporte público frecuente, rápido y accesible.

Que la mencionada Dirección manifiesta en la providencia antes indicada que los nodos de transporte se conciben como puntos estratégicos atractores y generadores de viajes que organizan los desplazamientos de los usuarios del transporte, y que la infraestructura de los nodos de transporte requiere de ciertas facilidades y equipamientos específicos acordes al tamaño, la oferta, la demanda estimada de viajes, el territorio y la jerarquía del nodo en cuestión, por lo que este Programa establece diferentes proyectos o tipologías que permiten adecuarse a las



realidades particulares de las escalas territoriales urbanas, peri urbanas y rurales del país.

Que dentro del marco del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)”, la DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA DE PROGRAMAS DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE impulsa el desarrollo de los siguientes instrumentos vinculados entre sí y asociados a diferentes niveles de actuación: a) “Proyecto Federal de Terminales de Ómnibus de Larga y Media Distancia”; b) “Proyecto Microestaciones Barriales (MIBA)” y c) “Proyecto de Terminales Fluviales”.

Que cada nivel de actuación se asocia a cierta intensidad y características de desplazamientos de bienes, personas y servicios y a cierta reconfiguración parcial o estructural del tipo de nodo en el contexto donde se inserta.

Que dentro del marco del citado Programa los nodos se representan mediante las siguientes tipologías: a) para el transporte automotor de pasajeros de larga y media distancia, se divide en terminales metropolitanas, terminales medianas y miniterminales pasantes, tomándose en cuenta la cantidad de movimiento que se desarrolla en la terminal, el servicio predominante, el tipo de espera y grado de intermodalidad; b) para el transporte de pasajeros metropolitano, y de acuerdo a intensidad de servicios y contexto donde se emplaza (residencial, mixto o central), las Microestaciones Barriales (MIBA), con sus distintos modelos asociados a diferentes dimensiones y servicios, cuyo programa fuera aprobado mediante Resolución N° 7/2021 de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE y c) para el transporte fluvial de pasajeros, las terminales fluviales.

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

Que, en relación con las tipologías incluidas, el mencionado Proyecto ofrece la posibilidad de desarrollar diversos prototipos en función de la demanda local y los servicios de transporte de pasajeros en el contexto de su inserción urbana y los usos de suelo con los que cuenta cada jurisdicción.

Que las configuraciones de estos prototipos abarcan desde el modelo de “Mini Terminales Pasantes”, “Terminales Medianas” hasta el modelo de “Grandes Terminales Metropolitanas” respetando, en todos los casos, similares condiciones de confort, seguridad y servicios conexos al transporte de pasajeros.

Que, de acuerdo a lo manifestado en la Providencia PV-2021-61333100-APN-DCTTP#MTR de la DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA DE PROGRAMAS DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, el diseño de terminales de ómnibus de media y larga distancia se vuelve necesario para cualificar zonas locales y mejorar el desarrollo del transporte interurbano, en los municipios que



integran regiones metropolitanas y en las ciudades satélites donde existe dependencia funcional a centralidades mayores atractoras, se hace necesario disponer de infraestructura adecuada de transporte público; para ello, se propone el establecimiento de infraestructura modular homogénea a escala barrial con el fin de garantizar una mejora en la movilidad de los pasajeros en la etapa de espera y descenso y asegurar la presencia territorial permanente del Estado, al tiempo que permite colaborar con el surgimiento o consolidación de micro centralidades generadoras de actividad económica, comercial y de contención social; por lo cual a tal fin se plantea el “Proyecto Microestaciones Barriales (MIBA).

Que el “Proyecto de Terminales Fluviales” se enmarca en la estrategia federal de lograr la implementación y mejora del transporte fluvial y marítimo de pasajeros como parte del impulso de esa modalidad en zonas ribereñas litoral AMBA, Delta del Paraná, localidades costeras en diversas zonas del interior-, que no se encuentra explotada al máximo nivel nacional.

Que todas estas iniciativas descriptas precedentemente por la DIRECCIÓN DE COORDINACIÓN TERRITORIAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA DE PROGRAMAS DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE en la providencia señalada, operan en el marco del Plan Nacional de Transporte bajo lineamientos de seguridad, conectividad y accesibilidad y contemplando la posibilidad de producir sinergias.

Que mediante IF-2021-61507651-APN-SSTA#MTR del 10 de julio de 2021, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE LA SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE señaló que resulta necesario mejorar el acceso a la movilidad urbana e interurbana a todos los habitantes del país, definiendo nuevas pautas para impulsar la intermodalidad y mejorar la experiencia de viaje de todas las personas que transitan en las grandes, medianas y pequeñas localidades, concebido desde una visión de transporte federal, integrado e intermodal, para brindar condiciones de excelencia a la movilidad de las personas y los bienes, reducir tiempos de traslado, costos y externalidades negativas y fundamentalmente maximizar la seguridad, el confort y la sustentabilidad, es de vital importancia para el desarrollo del transporte automotor de pasajeros.

Que, asimismo, dicha Subsecretaría también sostuvo que el programa proyectado coadyuvará sensiblemente a la mejora del sistema interjurisdiccional de transporte automotor y brindará oportunidades para la programación de servicios intermodales, redundando en una mejora sostenida de la movilidad interjurisdiccional, por lo que, dicha dependencia entiende que correspondería dar impulso al proyecto.

Que la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE de LA SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, mediante Providencia PV-2021-61523283-APN-SSPVNYMM#MTR del 10 de julio de 2021, indicó que el “Proyecto de Terminales Fluviales” contribuirá a descomprimir los otros modos de transporte, impulsando el desarrollo a nivel infraestructura, garantizando la sustentabilidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades actuales y futuras en materia de movilidad de personas en zonas urbanas litorales.

Que la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, mediante Providencia PV-2021-61536042-APN-SECGT#MTR del 10 de julio de 2021, sostuvo que el acto proyectado representa una



mejora en la experiencia de viaje de los usuarios de los servicios de transporte público de pasajeros del país, que redundará en mejores prestaciones más seguras y confortables.

Que los convenios que se suscriban en el marco del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” deberán ajustarse a los términos de los Decretos Nros. 892/95, 225/07 y 782/19 y del Reglamento General del Ministerio de Transporte para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a las Provincias, Municipios y/u Otros Entes, aprobado por la Resolución N° 257/20 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, y las normas que las reemplacen.

Que mediante la Decisión Administrativa N° 1740/2020, dentro de las acciones de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE se encuentran las de dirigir la evaluación, supervisión y control de la ejecución, los resultados e impacto de las contrataciones y construcciones, trabajos o servicios que revistan el carácter de obra pública en materia de su competencia, sobre la base de un sistema de información geográfico; participar en el control de gestión de las obras de infraestructura realizadas en la órbita del Ministerio, organismos descentralizados, empresas y sociedades actuantes bajo su órbita.

Que, la DIRECCIÓN DE CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE TRANSPORTE dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE señaló mediante Providencia PV-2021-62012941-APN-DCYEOT#MTR que el “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” podrá brindar soluciones efectivas a problemas conyunturales en las diferentes áreas geográficas del país desde una perspectiva integradora entre el transporte y la movilidad y el contexto social en que se encuadran.

Que de conformidad con el Decreto N° 50/2019, modificado por su similar N° 335/2020, la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL tiene dentro de sus objetivos, entender en la interacción de la Jurisdicción con organismos públicos, privados, municipales, provinciales y de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en la definición de las políticas públicas atinentes a los medios de transporte y sus actividades subsidiarias, y en los programas integrales de desarrollo regional promovidos por el Estado Nacional.

Que, en el referido marco, resulta conveniente que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE actúe como Autoridad de Aplicación del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)”.

Que, asimismo, de conformidad con el mencionado Decreto N° 50/2019, modificado por su similar N° 335/2020, la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE tiene dentro de sus objetivos, entender en la formulación, seguimiento y actualización del Plan Nacional de Transporte, incluyendo políticas y estrategias para la totalidad de los modos que conforman el sistema de transporte; entender en la elaboración y propuesta de las políticas nacionales y planes en materia de transporte automotor, fluvial y marítimo, en la intermodalidad de los sistemas de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución; intervenir en el diseño, elaboración y propuesta de la política regulatoria del sistema de transporte bajo jurisdicción nacional en sus distintas modalidades; entre otros.



Que mediante la Resolución N° 3/2016 de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE se fijó el procedimiento al que deben sujetarse los municipios interesados en recibir asistencia técnica por parte de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE.

Que mediante el Anexo, punto 2, de la Resolución N° 175/2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se dispuso que la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE efectúe un informe técnico dentro del ámbito de las competencias asignadas con relación al “Procedimiento para la suscripción de Convenios con Provincias, Municipios y otros entes”

Que, asimismo, resulta necesario encomendar a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE para que en el marco de sus competencias efectúe la redacción de los lineamientos conceptuales para el desarrollo de los mencionados Proyectos en el ámbito del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)”.

Que, teniendo en cuenta la importancia de la creación del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” cuyas tipologías fueran descriptas precedentemente, deviene pertinente aprobar el mencionado Programa.

Que, asimismo el “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” será llevado adelante con fondos provenientes de las diferentes partidas presupuestarias con las que contare el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE TRANSPORTE dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE DICTÁMENES dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades otorgadas por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92), la Ley N° 27.591 y la Decisión Administrativa N° 4/21.



Por ello,

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Créase el “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” a los fines de brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES cuyo objetivo principal, entre otros, es el de definir políticas públicas atinentes a nodos de transporte o puntos estratégicos, a fin de garantizar la prestación de los servicios y la protección de los usuarios con mayor calidad, seguridad y eficiencia, con una red de transporte público frecuente, rápido y accesible.

ARTÍCULO 2°.- Apruébanse los siguientes Proyectos en el marco del Programa creado en el Artículo 1° de la presente resolución, juntamente con el Anexo I – que forma parte de la presente medida- identificado como IF-2021-63484661-APN-MTR en el cual se indica los objetivos, alcances, posible localización territorial, beneficios e impactos de cada Proyecto:

- a. “Proyecto Federal de Terminales de Ómnibus de Larga y Media Distancia”;
- b. “Proyecto Microestaciones Barriales (MIBA)”;
- c. “Proyecto de Terminales Fluviales”.

ARTÍCULO 3°.- Establécese que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE será la Autoridad de Aplicación del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)”, y tendrá a su cargo la formulación de las normas aclaratorias y complementarias y los actos de ejecución.

ARTÍCULO 4°.- Encomiéndase a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE la redacción de los lineamientos conceptuales para el desarrollo de los Proyectos aprobados en el Artículo 2° de la presente norma, con la intervención de las áreas competentes, a los fines de ser aprobados por la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

ARTÍCULO 5°.- Apruébase el modelo de Convenio de Asistencia Técnica, Económica y Financiera para la realización del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” a ser suscripto por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, por un lado, y los gobiernos provinciales, municipales o de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, por el otro, para la implementación del Programa, que forma parte de la presente resolución como Anexo II (IF-2021-63484096-APN-MTR).

ARTÍCULO 6°.- El gasto que demande la ejecución del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” será atendido con las partidas presupuestarias que el MINISTERIO DE TRANSPORTE establezca en función de su disponibilidad presupuestaria.



ARTÍCULO 7°.- La presente resolución entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 8°.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Alexis Raúl Guerrero

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 19/07/2021 N° 50112/21 v. 19/07/2021

Fecha de publicación 19/07/2021



ANEXO I

Programa de infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conceptualización:

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

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

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

Implantación:

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

Secuencia espacial:

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

Elementos componentes:

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

Accesibilidad:

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

Remodelaciones:

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

Diseño de circulaciones:

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

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

Sustentabilidad:

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

Evacuación de emergencia:

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

2) Estaciones y Terminales Fluvio-marítimas (ETFM)

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

Conceptualización:

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

Implantación:

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

Elementos componentes:

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

Diseño de circulaciones:

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

Accesibilidad:

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

Sustentabilidad:

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

Evacuación de emergencia:

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

3) Microestaciones Barriales (MIBA)

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

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

Conceptualización:

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

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

Elementos componentes:

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

Secuencia espacial:

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

Implantación:

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

Accesibilidad:

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

Diseño de circulaciones:

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

Sustentabilidad:

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

Evacuación de emergencia:

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

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

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

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

Ejemplo de Terminal Media en el sur del país



Ejemplo de Terminal Media en zona urbana



Ejemplo de Terminal Mini en zona suburbana del país



Ejemplo de Terminal Mini en zona suburbana del país



Ejemplo de MIBA en zona urbana/suburbana



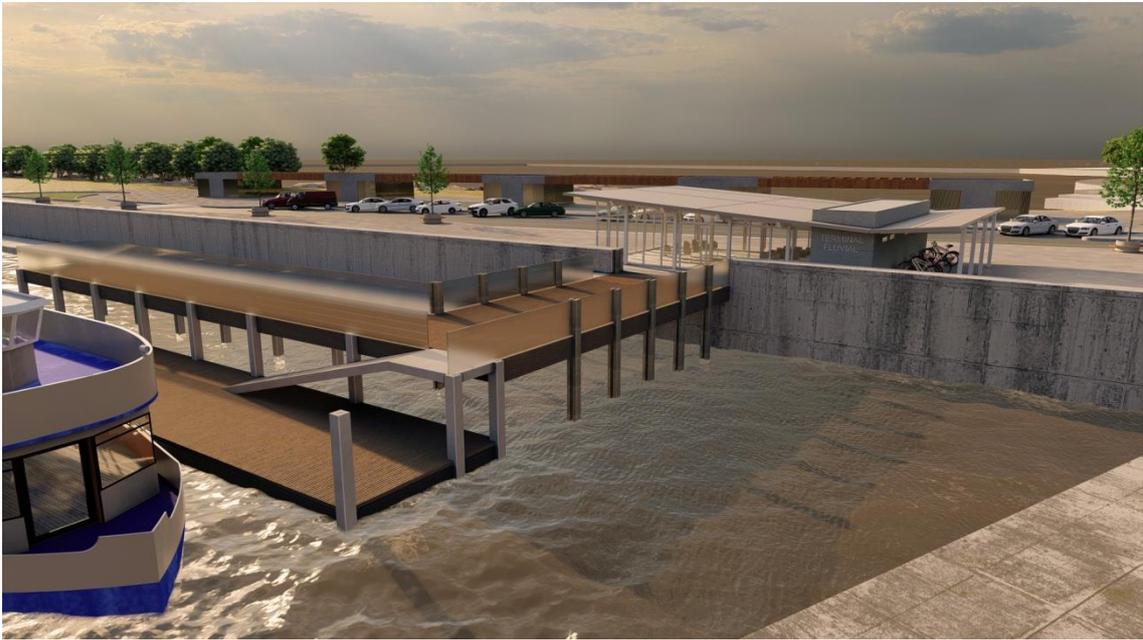
Ejemplo de MIBA en zona urbana/suburbana



Ejemplo de MIBA en zona suburbana



Ejemplo de Estación Fluvial



Ejemplo de Estación Fluvial





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: EX-2021-59329145- -APN-DGD#MTR - "Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)" - Anexo I

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 11 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2021.07.15 14:01:15 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2021.07.15 14:01:18 -03:00



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Anexo

Número:

Referencia: EX-2021-59329145- -APN-DGD#MTR - "Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Publico Pasajeros (PIN)" - Anexo II

ANEXO II

MODELO DE CONVENIO DE ASISTENCIA TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y (LA PROVINCIA / EL MUNICIPIO / CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES)

Objeto: "Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)"

El **MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN**, representado en este acto por el señor Ministro de Transporte, (a completar), con domicilio legal en la calle Hipólito Yrigoyen N° 250, piso 12, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (en adelante el "**MINISTERIO**"), por una parte, y la **PROVINCIA / EL MUNICIPIO / CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**, representado en este acto por el señor (Gobernador / Intendente / Jefe de Gobierno – a completar), con domicilio legal en la calle (a completar), Ciudad de (a completar), Provincia de (a completar), por la otra (en adelante, la "**JURISDICCIÓN**"); y, conjuntamente con el MINISTERIO, las "**PARTES**", manifiestan:

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

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

Que, asimismo, la mencionada Ley N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) establece que, en dicho ámbito

material, son funciones del MINISTERIO DE TRANSPORTE realizar, promover y auspiciar las investigaciones científico-tecnológicas así como el asesoramiento y asistencia técnica conforme las pautas que fije el PODER EJECUTIVO NACIONAL; e intervenir en las acciones tendientes a lograr la efectiva integración regional del territorio, conforme las pautas que determine la política nacional de ordenamiento territorial.

Que por la Ley de Presupuesto N° 27.591, se aprobó el Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021, creándose el Programa 68 “Formulación y Ejecución de Políticas de Movilidad Integral de Transporte”, con su correspondiente partida presupuestaria, cuyas líneas de acción forman parte de los objetivos del “Programa de Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros (PIN)”.

Que, asimismo, por el Anexo I de la Decisión Administrativa N° 4 del 15 de enero de 2021 se distribuyó el presupuesto aprobado por la Ley N° 27.591 y se determinó que el Programa 68 pretende resolver los problemas que son producto de la concentración urbana, como lo son el aumento de tiempos de desplazamientos, costos y los niveles de congestión, la inseguridad en las paradas de buses, la obsolescencia y el deterioro en terminales de buses de media y larga distancia, la inseguridad vial producto de circulación de vehículos pesados en zonas urbanas y el deterioro de la infraestructura por la falta de mantenimiento; y promover la conectividad de las ciudades del Interior del país, que hoy en día cuentan con servicios de transporte público de baja calidad y que no pueden ser sostenibles económicamente en el tiempo.

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

Que por Resolución N° (a completar) la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL en su calidad de Autoridad de Aplicación del PROGRAMA, aprobó los lineamientos conceptuales para el desarrollo de los proyectos en el marco del PROGRAMA, elaborados por la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE (en adelante los “LINEAMIENTOS”).

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

Que en atención a que el objeto del presente convenio radica en la asistencia técnica, económica y financiera, y que esta última conlleva la obligación de rendición de cuentas por parte de la JURISDICCIÓN, se deberá cumplir lo previsto en los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019 y la Resolución N° 257 del 11 de noviembre de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que, en consecuencia, las PARTES acuerdan celebrar el presente Convenio de Asistencia Técnica, Económica y Financiera (en adelante el “CONVENIO”), con sujeción a las siguientes cláusulas:

CLÁUSULA PRIMERA: OBJETO

El objeto del presente CONVENIO es brindar asistencia técnica, económica y financiera a la JURISDICCIÓN acordando las PARTES colaborar en la ejecución del proyecto (a completar Proyecto/Tipología) (en adelante,

el "PROYECTO"), con el objetivo de garantizar la prestación de los servicios y la protección de los usuarios.

CLÁUSULA SEGUNDA: FINANCIAMIENTO

El MINISTERIO, aportará a la JURISDICCIÓN hasta un monto máximo de PESOS (a completar) (\$ a completar) para la ejecución del PROYECTO.

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

La ejecución del PROYECTO deberá realizarse de conformidad con los LINEAMIENTOS, aprobados por la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL.

Los fondos correspondientes al presente CONVENIO serán transferidos por el MINISTERIO a la JURISDICCIÓN, para la ejecución del PROYECTO, de conformidad con la disponibilidad presupuestaria del MINISTERIO, según las pautas que a continuación se establecen.

Las transferencias estarán condicionadas al cumplimiento de lo establecido en las CLÁUSULAS TERCERA, CUARTA, QUINTA y NOVENA del presente CONVENIO.

CLÁUSULA TERCERA: ASIGNACIÓN DE FONDOS

Los fondos se transferirán de la siguiente manera:

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

CLÁUSULA CUARTA: MODALIDAD DE LAS TRANSFERENCIAS

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

1. Para la primera transferencia:
 - a. Nota de solicitud presentada por la JURISDICCIÓN, suscripta por la Autoridad Superior.
 - b. En el supuesto que el PROYECTO se ejecute por terceros, copia certificada del Acto de Adjudicación y/o contratación llevada a cabo por la JURISDICCIÓN y de efectuarse por ejecución directa y/o por administración copia del Acto Administrativo que lo haya resuelto. En ambos casos, se deberá

acompañar también el correspondiente informe técnico.

- c. Que la JURISDICCIÓN haya abierto la cuenta bancaria específica de acuerdo con la CLÁUSULA OCTAVA del presente CONVENIO.

2. Para las posteriores transferencias:

Serán realizadas una vez que se acrediten los avances determinados para cada oportunidad con la documentación que a continuación se detalla:

- a. Nota presentada de la solicitud de transferencia por certificación de OBRA suscripta por la Autoridad Competente de la JURISDICCIÓN que manifieste el avance alcanzado por ejecución.
- b. Facturas, Comprobantes de Pago y registro fotográfico del acopio de materiales realizado.
- c. Los Certificados de Obra que demuestren la ejecución porcentual que se acredita y los montos certificados.
- d. La curva de inversión del avance que se acredita.
- e. Documentación fotográfica del avance de obras.

La viabilidad de las transferencias estará condicionada al cumplimiento de lo establecido en los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019, la Resolución N° 257 del 11 de noviembre de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, lo estipulado en la CLÁUSULA NOVENA del presente CONVENIO, contar con la conformidad de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE y la aprobación de la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL en su calidad de Autoridad de Aplicación.

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

CLÁUSULA QUINTA: OBLIGACIONES DE LA JURISDICCIÓN

La JURISDICCIÓN ejecutará las actividades que a continuación se indican:

- a. Enviar Nota de solicitud firmada por Autoridad Superior de la JURISDICCIÓN junto con toda la documentación respaldatoria de acuerdo con los LINEAMIENTOS.
- b. En el supuesto que la ejecución del PROYECTO sea realizada por terceros, llevar a cabo los procedimientos licitatorios o de contratación para la ejecución de las obras correspondientes, de acuerdo con la normativa aplicable según su jurisdicción, comprometiéndose a adoptar procedimientos de selección que garanticen la vigencia efectiva de las reglas y principios de razonabilidad, eficiencia, celeridad, igualdad, concurrencia, publicidad y transparencia para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado, asegurando el cumplimiento del marco legal vigente.
- c. En el caso de que la JURISDICCIÓN ejecute el PROYECTO directamente, deberá enviar copia del Acto Administrativo que lo haya resuelto a la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE, como también, la designación de un profesional como Representante Técnico, un Responsable Civil de la obra, un Supervisor, la Nómina del Personal afectado a la obra, indicando también desde y hasta cuándo serán afectados y cumplir con las formalidades de la contratación, ajustándose en todo momento a los LINEAMIENTOS.
- d. Elaborar la documentación licitatoria y contractual para la ejecución del PROYECTO.
- e. Incorporar el PROGRAMA y los LINEAMIENTOS como parte de los pliegos y en general, de la documentación del procedimiento de contratación.
- f. Adjudicar, contratar o emitir el Acto Administrativo para la ejecución del PROYECTO en un plazo de

NOVENTA (90) días corridos desde la suscripción del CONVENIO. Dicho plazo, podrá ser ampliado a consideración y con la conformidad de la Autoridad de Aplicación.

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

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

CLÁUSULA SEXTA: OBLIGACIONES DEL MINISTERIO

El MINISTERIO se compromete a través de la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE a:

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

Lo establecido en los puntos a) y b) de la presente CLÁUSULA deberán contar con la aprobación de la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL.

CLÁUSULA SÉPTIMA: RESPONSABILIDAD

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

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

La JURISDICCIÓN reconoce ser responsable de generar la respuesta operativa producto de la aplicación del PROGRAMA.

CLÁUSULA OCTAVA: DESEMBOLSOS

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

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

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

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

CLÁUSULA NOVENA: RENDICIÓN DE CUENTAS

A efectos de que sean realizadas las transferencias indicadas en el punto 2 de la CLÁUSULA CUARTA del presente, previamente la JURISDICCIÓN deberá rendir cuenta de los fondos recibidos, dando cumplimiento a lo establecido en el Artículo 11 de la Resolución N° 257/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE y a lo establecido en las CLÁUSULAS CUARTA y QUINTA del presente CONVENIO.

Establécese un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos contados a partir de la recepción definitiva de la obra para que la JURISDICCIÓN presente ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE DESARROLLO DE OBRAS DE TRANSPORTE, la rendición de cuentas final detallada y debidamente documentada, la cual deberá ser aprobada por la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL. Vencido dicho plazo sin que se reciba la correspondiente rendición de cuentas, la JURISDICCIÓN deberá reintegrar los fondos no rendidos o no aplicados en la cuenta que el MINISTERIO le indique a tal efecto. Los fondos indebidamente aplicados serán reintegrados al MINISTERIO cuando éste o la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL lo soliciten.

En todos los casos, la JURISDICCIÓN realizará las rendiciones de los montos transferidos en virtud del presente CONVENIO de conformidad con lo dispuesto en los Decretos Nros. 892 del 11 de diciembre de 1995, 225 del 13 de marzo de 2007 y 782 del 20 de noviembre de 2019 y deberá dar cumplimiento al Reglamento General del Ministerio de Transporte para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a las provincias, municipios y/u otros entes (IF-2020-72901480-APN-SSGA#MTR) aprobado por

la Resolución N° 257 del 11 de noviembre de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, el que como Anexo se agrega y forma parte del presente CONVENIO.

CLÁUSULA DÉCIMA: INFORMACIÓN ADICIONAL

El MINISTERIO podrá requerir a la JURISDICCIÓN cualquier información adicional que considere pertinente y realizar las verificaciones y auditorías que resulten necesarias, incluyendo la de los extractos de la cuenta bancaria en los cuales estén reflejados los movimientos de los fondos utilizados a fin de supervisar el cumplimiento del presente CONVENIO. La JURISDICCIÓN deberá permitir al MINISTERIO la realización de todos los actos de control que éste estime pertinentes y, asimismo, responder y satisfacer sus requerimientos en un plazo que no deberá ser en ningún caso superior a los QUINCE (15) días hábiles.

CLÁUSULA DÉCIMO PRIMERA: VIGENCIA

El presente CONVENIO tiene una vigencia de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha de suscripción. El plazo podrá ser prorrogado de común acuerdo de las PARTES cuando exista causa debidamente justificada.

CLÁUSULA DÉCIMO SEGUNDA: RESCISIÓN O FINALIZACIÓN DEL CONVENIO

El presente CONVENIO podrá ser rescindido:

a) Por mutuo acuerdo de LAS PARTES.

b) Unilateralmente por el MINISTERIO en caso incumplimiento o inobservancia por parte de la JURISDICCIÓN:

b.1) De los LINEAMIENTOS del PROGRAMA

b.2) De lo establecido en los incisos de la CLÁUSULA QUINTA del presente CONVENIO.

b.3) De las condiciones de rendición de cuentas establecidas en la CLÁUSULA NOVENA del presente CONVENIO y la Resolución 257 del 11 de noviembre de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

b.4) En general, de cualquier término del CONVENIO o de las normas aplicables que obste gravemente a la normal consecución de los objetivos del PROGRAMA.

c) Por caso fortuito y/o fuerza mayor que imposibilite la realización de las obras y/o paralización de la obra.

La rescisión o cualquier modo de finalización del presente CONVENIO, en cualquier caso tendrán como consecuencia la devolución de los fondos no rendidos al MINISTERIO por la JURISDICCIÓN en el plazo de CINCO (5) días hábiles desde su notificación. En el caso de que la JURISDICCIÓN no hubiera realizado rendición previa, presentará la rendición de cuentas y reintegrará los fondos no ejecutados al MINISTERIO en el plazo de CINCO (5) días hábiles.

CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA: CONECTIVIDAD

La JURISDICCIÓN deberá incorporar al PROYECTO el servicio de acceso a Internet sin cables (Wi-Fi) de forma libre y gratuita, y/o el costo del abono que dicha prestación requiera.

Además, la JURISDICCIÓN deberá garantizar el mantenimiento de la conectividad en óptimas condiciones de

uso.

CLÁUSULA DÉCIMO CUARTA: RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Las PARTES resolverán de mutuo acuerdo cualquier posible conflicto, controversia o diferendo sobre la interpretación y/o ejecución del presente CONVENIO. En el caso de que tal conflicto, controversia o diferendo no fuera resuelto en el plazo de TREINTA (30) días hábiles desde la notificación de su existencia, será resuelto por la jurisdicción de la Justicia Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal, en caso de que la JURISDICCIÓN sea un municipio, o la Corte Suprema de Justicia de la Nación si se tratara de una jurisdicción provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

CLÁUSULA DÉCIMO QUINTA: DOMICILIOS Y NOTIFICACIONES

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

En prueba de conformidad, las PARTES suscriben DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad de (a completar), a los (a completar) días del mes de (a completar) de 2021.

Contacto

Dirección Servicios Legislativos

Avda. Rivadavia 1864, 3er piso , Of. 327

Palacio del Congreso CABA (CP 1033)

Teléfono: (005411) 4378-5626

servicioslegislativos@bcn.gob.ar

www.bcn.gob.ar