

## 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**



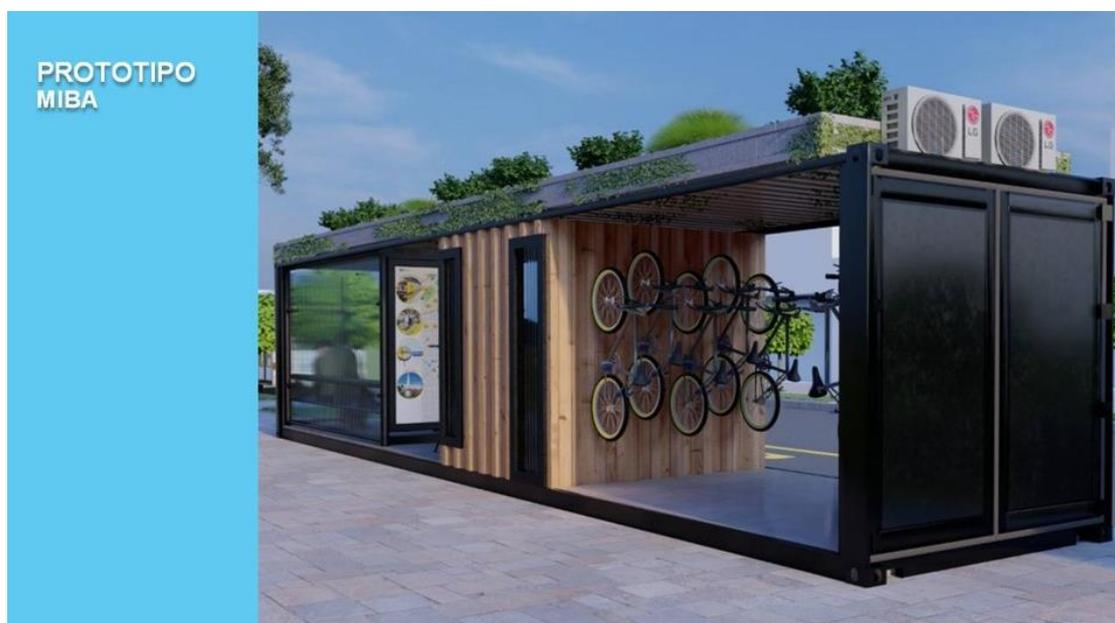
**Ejemplo de Terminal Mini en zona suburbana del país**



**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.