

PROGRAMA “PUNTOS DE ASISTENCIA EN RUTA AL AUTOTRANSPORTE REGISTRADO (PARAR)”

LINEAMIENTOS CONCEPTUALES

El Programa “Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PARAR)” aprobado por la Resolución N° 300/2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE tiene como objetivo brindar asistencia técnica, económica y financiera a los gobiernos provinciales, municipales y/o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el objeto de diseñar y desarrollar puntos de asistencia en ruta en todo el territorio nacional con criterio orgánico e integrador, a través de una red nacional que brinde servicios al autotransporte registrado en cualquier región del país y facilite el cumplimiento de las exigencias del descanso y la apoyatura a la actividad de suministro y abastecimiento. La implementación del “Programa Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PARAR)” proporcionará soluciones a la demanda de infraestructura y servicios de calidad que garanticen la seguridad de la carga transportada y el confort de los conductores durante su detención por motivos de emergencia o de descanso; la oferta de estos servicios redundará en un impacto directo al transportista, así como también en un beneficio para todos los usuarios de las rutas del país.

El desarrollo del “Programa Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PARAR)”, permitirá garantizar el acceso a una red nacional de servicios de asistencia y seguridad a las unidades de transporte de cargas, que contemple además la posibilidad de producir sinergias con otras instalaciones de transporte de pasajeros del “Programa de Infraestructura Nodal para el Transporte Público de Pasajeros (PIN)” que fuera aprobado mediante Resolución N° 232/2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE a efectos de propender a la sostenibilidad económica de las infraestructuras en el tiempo.

Las infraestructuras de la Red PARAR, los Puntos de Asistencia en Ruta o Paradores, se conciben como nodos de una red nacional de servicios de asistencia y seguridad a las unidades de transporte de cargas. Se trata de instalaciones físicas adyacentes a los corredores viales que cuentan con infraestructura de servicios de calidad en materia de seguridad (vigilancia), gastronomía, logística (ventanilla única de trámites logísticos y administrativos), descanso y asistencia (estaciones de servicio, gomería, repuestos), orientadas a satisfacer las demandas de los transportistas de cargas de larga distancia, así como también a los agentes de control y viajeros de las rutas del país. Asimismo, completan la red los Puntos de Asistencia de Interfase Logística, de mayor tamaño, ubicados cerca de centros atractores de carga (como pueden ser puertos, fábricas, polos industriales o grandes ciudades), en cuyo caso la localización dependerá más de la eventual articulación con dichos centros que de la cercanía a una ruta; y su tipología atenderá, además de las funciones de asistencia comunes al Programa, a su utilización como puerto seco, antepuerto, centro de ruptura de cargas y/o centro de transferencia.

Las pautas de diseño para las infraestructuras aquí propuestas, se basan en los siguientes ejes generales:

SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA - “Planificar y diseñar una red de paradores que brinde mayor oferta de áreas seguras de descanso para los usuarios, los vehículos y la carga transportada, reduciendo la posibilidad de que ocurran siniestros viales y hechos de inseguridad.”

EFICIENCIA LOGÍSTICA - “Planificar y diseñar una red de paradores que permita optimizar la cadena logística, otorgando mayor flexibilidad”.

DESARROLLO SOSTENIBLE - “Planificar y diseñar paradores sustentables que gracias a su diseño y prestación de servicios sean parte del desarrollo sostenible del país e incorporen medidas que mitiguen el impacto ambiental.”

PERSPECTIVA DE GÉNERO - “Planificar y diseñar paradores con perspectiva de género, asegurando prestaciones, servicios, condiciones de accesibilidad y permanencia segura de las mujeres y diversidades.”

ACCESIBILIDAD - “Planificar y diseñar paradores inclusivos que, gracias a su diseño, la prestación de servicios, favorezcan la equidad y las oportunidades de acceso para todos los usuarios”.

Objetivos

- Garantizar a los transportistas de carga que circulan sobre los diversos corredores del país el acceso efectivo a servicios y equipamiento de descanso y esparcimiento.
- Incrementar y cualificar la oferta de áreas de descanso que amplíen las posibilidades de detención de los conductores, mejorando las condiciones de trabajo y la seguridad vial en rutas y áreas urbanas de todo el país.
- Brindar espacios de calidad para los transportistas que incentiven la detención en áreas habilitadas sin interferir con dinámicas urbanas (uso del suelo, tráfico de vehículos, motos, bicicletas, etc.) ni ocupen banquetas o zonas peligrosas a la vera de los caminos.
- Brindar áreas de descanso articuladas con centros logísticos, puertos y pasos fronterizos que contribuyan a mejorar la eficiencia logística de los mismos.
- Promover sinergias entre los paradores y las terminales del transporte interurbano de pasajeros a efectos de propender a la sostenibilidad económica de las infraestructuras en el tiempo a partir del incentivo al movimiento y la actividad comercial.

Lineamientos

El presente apartado tiene como objetivo orientar a las jurisdicciones para la presentación de la documentación respaldatoria que deberá enviar al Ministerio de Transporte de la Nación para la solicitud de asistencia técnica y financiera para el desarrollo del Programa.

El enfoque estratégico del programa “Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PARAR)” debe contemplar como ejes la seguridad vial y ciudadana, la eficiencia logística, el desarrollo sostenible, la perspectiva de género y la accesibilidad. Para ello se plantean lineamientos que orientan el proceso de intercambio de información para la planificación integral de los potenciales sitios para el desarrollo e implementación de Puntos de Asistencia en Ruta o paradores como así también conceptos sobre los requerimientos mínimos de diseño.

Se plantean los siguientes **requisitos principales** para el desarrollo e implantación de Puntos de Asistencia en Ruta o paradores:

El desarrollo de los paradores está dirigido a jurisdicciones que:

- Tienen zonas periurbanas sobre corredores de transporte automotor de cargas, o sobre tramos de corredores viales que poseen infraestructura de servicios deficitaria.

- Disponen de un espacio territorial que posea una superficie mínima de 2 hectáreas (como ser un lateral de eje vial, o cualquier otro terreno disponible adyacente a la ruta) en propiedad de la jurisdicción pública. En caso de que dichos terrenos sean de titularidad de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, deberá requerirse de dicho organismo la previa desafectación para la cesión al municipio.
- Disponen o están próximas a un nodo de interfaz logística, como ser un centro logístico, puerto o paso fronterizo, que demande infraestructura de servicios para el descanso y la optimización logística de los mismos.

Además, cada jurisdicción que solicite la Asistencia Técnica y Financiera del Ministerio de Transporte de la Nación, deberá realizar una presentación que contenga información al respecto de los siguientes ejes:

1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS
2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD
3. IMPLANTACIÓN: ESPACIO DISPONIBLE Y ACCESIBILIDAD
4. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

1. CONTEXTO TERRITORIAL, CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Para un correcto diseño de cada componente y/o infraestructura del parador resulta fundamental:

- analizar el contexto territorial;
- analizar las potencialidades y criticidades del proyecto;
- generar una propuesta en base a necesidades y requerimientos.

El primer aspecto permite un análisis de la jurisdicción en relación a la escala territorial nacional, regional y provincial para comprender en detalle las relaciones entre los diferentes contextos. En esta fase, para una correcta ubicación del parador, se recomienda analizar principalmente zonas periurbanas, rururbanas o rurales.

La segunda parte permite identificar las fortalezas, así como también los problemas territoriales y de infraestructura a los que será necesario responder de forma adecuada con el desarrollo del proyecto.

La tercera fase del trabajo consiste en la redacción de requerimientos de la jurisdicción que permitan a grandes rasgos definir la intervención que pretende solucionar las problemáticas identificadas y resaltadas en los puntos anteriores teniendo en cuenta los planes urbanísticos y la normativa vigente.

Para considerar la ubicación de un parador se recomienda contemplar en la zona los siguientes aspectos y componentes:

Objetivos	Entregables sugeridos
Describir la zona del proyecto con el fin de identificar las potencialidades de su ubicación y los conflictos entre el transporte de carga, las dinámicas urbanas y/o dinámicas productivas.	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa y memoria descriptiva del entorno inmediato del proyecto identificando, entre otros, los equipamientos y servicios próximos (equipamientos asociados al transporte de carga, gastronomía, estaciones de servicio, escuelas, hospitales o estructura productiva), la distancia al área urbanizada y referencia de tendencia de crecimiento y la distancia al acceso/s de la ciudad. - Informe sobre la situación actual de carga y la movilidad asociada al entorno: inseguridad, seguridad vial, competencia del espacio, existencia de zonas informales de paradores, etc.
Analizar las potencialidades del proyecto	- Análisis sobre las ventajas esperadas del proyecto

2. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Los paradores se deberán localizar sobre corredores viales con presencia destacada de transporte de carga, priorizando los principales corredores con flujos de larga distancia nacionales e internacionales que permiten al transportista contar con posibilidades de descanso a lo largo de su viaje.

Para evaluar la pertinencia de un Parador se recomienda contemplar los siguientes aspectos y componentes:

Objetivos	Entregables sugeridos
Analizar la demanda	- Análisis de los volúmenes de tránsito pesado que circulan en la zona y/o en localidades cercanas, identificando los orígenes y destinos, los tipos de carga predominante y/o dimensiones especiales: por ejemplo, cargas peligrosas, granos, industrializados, etc.
Analizar las relaciones con otros servicios e infraestructuras de transporte	- Mapa y memoria descriptiva de proximidad a infraestructuras y/o equipamientos de transporte identificando: por ejemplo, cercanía a servicios asociados al transporte de carga, parques industriales, centros logísticos, puertos, pasos de frontera, nodos de transbordo de pasajeros, terminales, aeropuertos, estaciones ferroviarias, etc.

3. IMPLANTACIÓN: ESPACIO DISPONIBLE Y ACCESIBILIDAD

Los sitios más adecuados para la implantación de un parador podrán ser por ejemplo un lateral de ruta con por lo menos 40 metros sin contemplar la zona de camino, cualquier terreno en las inmediaciones del corredor vial a atender con un mínimo de 2 hectáreas, espacio disponible mayor a 10 hectáreas dentro o en las cercanías de un centro logístico, puerto, paso fronterizo u otro equipamiento con necesidad de servicios para la espera y/o el descanso de los transportistas.

En correspondencia con la implantación se recomienda contemplar:

- Espacio mínimo sugerido según las tipologías presentadas en el Anexo I del Programa y punto 4 del presente documento.
- Estudio de suelos y relevamiento de eventuales interferencias en el área del proyecto como ser postes lumínicos, alcantarillas, semáforos, cartelería, etc., así como también un relevamiento de los servicios básicos disponibles tales como electricidad, agua potable, conexión a internet, red cloacal o alternativa de tratamiento de efluentes.
- Ambiente: Estudios hidrológicos, capacidad de los acuíferos de la zona, usos previos, restricciones a la tala de árboles, entre otros.
- Seguridad vial: analizar con detalle la ubicación del parador de modo tal de no afectar la seguridad vial.

4. CONCEPTUALIZACIÓN DE DISEÑO

Se sugiere que los paradores se planifiquen bajo **esquemas escalables** (posibilidad de incrementar su capacidad de estacionamiento y servicios) y **etapabilizables** (posibilidad de desarrollarse en diversas etapas).

Elementos compositivos y características

Circulación en el parador: el espacio deberá ser ante todo legible y fácil de entender para el usuario, garantizando circulaciones francas evitando cualquier tipo de obstáculo que interfiera las vías de circulación. Deberán permitir un buen traslado de flujos y una sensación de comodidad en áreas de espera.

Se requiere que todos los paradores sean accesibles, incluyendo disposiciones tanto para personas con discapacidades de movilidad, como para personas con otros trastornos sensoriales, cognitivos u otros impedimentos, incluyendo limitaciones visuales y auditivas.

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.

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

El diseño de los accesos peatonales y la prioridad otorgada al peatón, es fundamental. Las vías deberán ser claras, directas, con cruces seguros y correcta iluminación, que permitan la integración con el entorno inmediato y una articulación con los distintos modos de transporte.

Accesibilidad al medio físico: se debe garantizar un acceso adecuado a las infraestructuras para todos los usuarios mediante el diseño simple, funcional, flexible, de dimensiones apropiadas, y atendiendo a las necesidades de personas con movilidad reducida. Se deberá también proponer la instalación de señalética accesible, para personas con capacidades reducidas, incluyendo señalización de tipo táctil y sonora. De este modo, se logrará optimizar el confort, la satisfacción y la seguridad total de los usuarios.

Se recomienda el diseño de infraestructura que incluya vados, escaleras, y rampas con pendientes y descansos adecuados; planos hápticos, baldosas podotáctiles, solados guía, apoyos isquiáticos, asientos en zonas de espera, para facilitar la circulación y ubicación de personas con movilidad reducida.

Accesibilidad Universal: se deben diseñar paradores que puedan garantizar la accesibilidad y permanencia segura de todos los usuarios.

Prever diseños que tengan en cuenta medidas de seguridad, como: la incorporación de anchos libre de paso seguros, la eliminación de barreras y escondites en las circulaciones; túneles y puentes inseguros, paredones extensos, la falta de visibilidad, espacios ocultos y las aglomeraciones de gente.

Se debe garantizar la infraestructura y el mobiliario necesarios para adecuar el diseño de los paradores proveyendo accesos, circulaciones, sanitarios, y espacios de espera que permitan el uso de cochecitos y que respondan a las necesidades de familias con menores, así como carros que faciliten la carga de bienes.

Señalización: Para que los paradores puedan ser interpretadas fácilmente como infraestructura pública al servicio de la comunidad, las propuestas deben transmitir una identidad institucional. La señalización deberá:

- Informar sobre las funciones básicas del parador.
- Identificar visualmente todos los sectores generales y particulares de cada área.
- Otorgar funcionalidad a las leyendas y los símbolos para hacerlos legibles y fácilmente comprensibles para cualquier observador.
- Utilizar señalética accesible, introduciendo textos en braille, sonido, solados guía, etc.
- Incorporar cartelera con información y difusión y una línea telefónica o dispositivo para realizar llamadas de emergencia a las siguientes Líneas: L.911, en casos de emergencia; L. 144, mediante la cual se brinda atención, asesoramiento y contención para situaciones de violencia por motivos de género. Incluir en la difusión el número de contacto de WhatsApp (11) 2771 6463; L. 145, con el objetivo de recibir información, solicitar asistencia y realizar denuncias ante posibles casos de trata de personas.

Prototipos de paradores: Pequeño, Mediano, Grande e Interfase Logística. A modo de referencia, se desarrolla una tabla detallando los aspectos estratégicos -capacidad de estacionamiento y programa- que definen a cada uno de ellos y, de forma complementaria, se presenta información general de planimetrías y visualizaciones gráficas.

	PEQUEÑO 2-3 Ha	MEDIANO 4-5 Ha	GRANDE 8-9 Ha	INTERFASE LOGÍSTICA +10 Ha
CAPACIDAD DE ESTACIONAMIENTO				
Cajones Camiones	20-50	50-100	100-200	+200
Cajones de Vehículos Livianos Administrativos	Sí	Sí	Sí	Sí
Cajones de Vehículos Livianos Particulares	Recomendado	Sí	Sí	
Cajones de Vehículos de Emergencia	1	1	2	2

	PEQUEÑO 2-3 Ha	MEDIANO 4-5 Ha	GRANDE 8-9 Ha	INTERFASE LOGÍSTICA +10 Ha
PROGRAMA				
Unidad de Servicio				
Comedor/Restaurante	Sí	Sí	Sí	Sí
Sanitarios y Duchas	Sí	Sí	Sí	Sí
Depósito del Área de Servicio	No	Recomendado	Sí	Sí
Local de Primeros Auxilios	Recomendado	Sí	Sí	Sí
Oficina Administrativa	Recomendado	Recomendado	Sí	Sí
Seguridad	Sí	Sí	Sí	Sí
Locales comerciales	No	Sí	Sí	Sí

	PEQUEÑO 2-3 Ha	MEDIANO 4-5 Ha	GRANDE 8-9 Ha	INTERFASE LOGÍSTICA +10 Ha
PROGRAMA				
Unidad Auxiliar				
Estación de Servicio	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Taller Mecánico	No	No	Sí	Sí
Lavadero	No	No	Sí	Sí
Ventanilla única para trámites	No	No	Sí	Sí
Otros servicios de interés local	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
Área de Descanso	Entre un 10% - 25% del total del área del parador			

Prototipo mínimo escalable

CUESTIONARIO PROYECTO PUNTOS DE ASISTENCIA EN RUTA AL AUTOTRANSPORTE REGISTRADO (PAR.AR)

Considerando lo expuesto en los lineamientos anteriores, se propone a continuación un conjunto de preguntas con la finalidad de orientar y completar la información básica requerida para la presentación de la solicitud de asistencia técnica, económica y financiera.

1. Justificación del proyecto y su emplazamiento. (Describir)
2. ¿Qué vinculación tiene el proyecto con el territorio municipal, provincial o regional, incluyendo ciudades, parques industriales existentes, rutas, ferrocarriles, aeropuertos, etc.? (Describir)
3. ¿Se busca cualificar un parador existente o desarrollar uno nuevo? (Describir)
 - a. En caso de un nuevo proyecto, ¿hay disponibilidad de terrenos que pudieran ser aprovechadas para los efectos? (Adjuntar mapa con ubicación y mapa catastral del sitio)
4. ¿Qué tipo de servicios o demandas busca satisfacer el parador?
5. Caracterizar los volúmenes de tránsito pesado que circulan en la zona y/o en localidades cercanas, identificando los orígenes y destinos, los tipos de carga predominante y/o dimensiones especiales: por ejemplo, cargas peligrosas, granos, industrializados, etc. (Describir)
6. ¿Cuántos camiones diarios apunta a recibir el parador en proyecto? (Describir y justificar)
7. ¿Hay una estimación sobre los beneficios económicos, sociales y ambientales que generaría el proyecto? (Describir)
8. ¿Existen estudios geotécnicos, hidrometeorológicos en el sitio seleccionado para la implantación del proyecto? (En caso afirmativo, adjuntar información)
9. ¿En el lugar seleccionado para el emplazamiento del parador se registraron interferencias (como postes/torres de alta tensión, gasoductos, alcantarillas, etc.) que puedan condicionar el proyecto? (Describir)
10. ¿El sitio seleccionado posee servicios básicos (como ser, energía eléctrica, agua potable, gas, etc.) necesarios para el funcionamiento de la infraestructura? (Adjuntar)
11. ¿La gestión de la infraestructura será exclusivamente pública o privada o de capitales mixtos, etc.? (Describir)
12. Tomando como referencia la ruta principal que sirve su localidad, ¿considera que el parador podría complementarse con otros paradores y/o centro logístico sobre el mismo eje/corredor? En caso afirmativo, ¿en qué localidades se encontrarían los demás? (Describir)
13. En caso de prever la sinergia con otra tipología de infraestructura de transporte (por ejemplo: terminal de ómnibus, terminal fluvial, nodos logísticos, etc.) o de otros Programas con efectos intermodales con el objetivo de optimizar la administración y el mantenimiento, indicarlo. (Describir)
14. ¿Se contempla un programa de mantenimiento de la infraestructura y de los servicios del futuro parador? (Adjuntar: quien se hará cargo del mantenimiento, estudio, costos, ítems, etc.)



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: Anexo - Lineamientos Conceptuales Programa Puntos de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PARAR)

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