Buenos Aires, 18 de junio de 2026.-

RESOLUCIÓN 209/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes y dentro de los 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes puntos relacionados con el sistema Trambus:

a) Informe si se ha realizado una evaluación económica y financiera integral del sistema propuesto, detallando los estudios de demanda, análisis costo-beneficio, estimación de costos de inversión, operación y mantenimiento, fuentes de financiamiento previstas, impacto fiscal proyectado y eventuales esquemas de subsidios asociados. Asimismo, indique los criterios técnicos utilizados para determinar la razonabilidad y sostenibilidad financiera del proyecto en relación con las prioridades estratégicas del sistema de movilidad urbana de la Ciudad y su articulación con las infraestructuras de transporte existentes.

b) Informe si, con carácter previo a su implementación, se prevé promover la incorporación del sistema al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o la adecuación normativa correspondiente. En caso afirmativo, indique el instrumento jurídico mediante el cual se propiciará dicha incorporación y el estado de avance del proceso. En caso negativo, informe y fundamente su integración al sistema de transporte público y el marco normativo vigente que otorga sustento legal y seguridad jurídica a su implementación.

c) Informe si el proceso de planificación del sistema ha contado con la intervención, participación o dictamen técnico de otras áreas del Gobierno de la Ciudad, tales como ministerios, secretarías u organismos competentes en materia de desarrollo urbano, transporte y obras públicas, espacio público e higiene urbana, ambiente, discapacidad, u otras que resulten pertinentes. En caso afirmativo, detalle cuáles fueron las áreas intervinientes, el carácter de su participación, las actuaciones administrativas labradas y acompañe copia de los informes, dictámenes técnicos y/o antecedentes producidos en el marco de dicha intervención.

d) Informe el carácter del sistema propuesto (permanente, transitorio o experimental) y su temporalidad estimada, precisando de qué modo su implementación se articula con el desarrollo, ampliación o eventual superposición funcional con la red de subterráneos de la Ciudad.

e) Informe y describa en forma expresa las metas generales y específicas que se persiguen con la implementación del sistema, detallando:

1. Los indicadores cuantitativos y cualitativos que fundamentan su implementación y justifican la necesidad de su puesta en funcionamiento.
2. Los objetivos estratégicos, operativos y de impacto previstos.
3. Los indicadores cuantitativos y cualitativos definidos para la evaluación de su desempeño y resultados.
4. Los plazos estimados para el cumplimiento de las metas establecidas.
5. Los mecanismos institucionales de seguimiento, monitoreo y control previstos para verificar su grado de avance, cumplimiento de objetivos y resultados alcanzados.

f) Informe y fundamente el grado de compatibilización y articulación de la traza propuesta con los indicadores ambientales y urbanísticos de su área de influencia. Detalle los criterios técnicos, operativos y de planificación utilizados para su diseño.

g) Informe y fundamente el grado de compatibilización, articulación operativa y funcional del sistema de paradores previsto, con la red existente de transporte público de colectivos de la Ciudad. Detalle los criterios técnicos, operativos y de planificación utilizados para su localización, diseño e integración con las paradas/paradores actuales.

h) Indique el marco normativo vigente que regula la ocupación y utilización del espacio público para la instalación de paradores, infraestructura asociada y señalización del sistema, precisando las disposiciones aplicables en materia de tránsito y transporte, ordenamiento del espacio público, señalización vial, accesibilidad, seguridad y demás regulaciones pertinentes. Detalle los organismos competentes responsables de la autorización, fiscalización y control de dicha infraestructura, así como los procedimientos administrativos previstos para su implementación y supervisión.

i) Informe la situación dominial, catastral y normativa del predio destinado a la construcción de una playa de estacionamiento con infraestructura de carga eléctrica, cuya obra tramita mediante Licitación Pública N° 10241-0006-LPU26. Asimismo, indique si, con carácter previo a su desarrollo, se prevé la regularización catastral del suelo involucrado y la incorporación o adecuación del uso correspondiente en el Código Urbanístico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, precisando el instrumento normativo previsto a tal efecto y el estado de avance del trámite.

j) Informe si, en el proceso de planificación e implementación del sistema, se ha contemplado el análisis del ciclo de vida completo de las baterías a utilizar en los vehículos eléctricos, incluyendo su provisión, utilización, recambio, reutilización, reciclado y disposición final, indicando los estudios técnicos realizados, los estándares ambientales aplicados y los organismos responsables de su control.

k) Informe la procedencia y fuente de la energía eléctrica destinada a la operación de los vehículos del sistema, indicando si se ha realizado una evaluación técnica sobre su impacto en la matriz energética y en la demanda del sistema eléctrico, así como los estudios de factibilidad, previsiones de abastecimiento y medidas adoptadas para garantizar la sustentabilidad energética del servicio.

l) Informe si se contempla la integración del sistema al esquema de pago vigente del transporte público mediante la tarjeta SUBE y el Sistema RED SUBE. En caso negativo, detalle las razones.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:29/06/2026 16:51:24
Director de Despacho Parlamentario

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-30266630-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Martes 30 de Junio de 2026

Referencia: RES 209-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 2 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.30 13:18:38 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.30 13:18:39 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-30274478-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Martes 30 de Junio de 2026

Referencia: EX-2026-30266298-GCABA-DGCCN - RES 209/2026 - INFORMES VINCULADOS AL SISTEMA TRAMBUS.

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.º **209/2026**, sancionada el día **18/06/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **13/08/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su Ministerio para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 11/08/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su Ministerio, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.30 13:37:54 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.06.30 13:37:55 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-36301643-GCABA-SSPMSV

Buenos Aires, Martes 11 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30266298-GCABA-DGCCN S/ Resolución 209/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Al Sr. Gerente

Gerencia Operativa Asuntos Legislativos

Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa

Joaquín Giannuzzi

S_____/__ ___D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Subsecretario de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, en el marco del expediente citado en la referencia, por medio del cual tramita el requerimiento de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la Resolución 209/2026 relativo al sistema Trambus.

En tal sentido, conforme las acciones asignadas por conducto del Decreto 387/23 y sus modificatorios, se hace saber que la implementación del sistema Trambus se enmarca en la estrategia de consolidación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), también conocido como Sistema Integrado de Movilidad Urbana (SIMU), que promueve una red de transporte público articulada, eficiente y sostenible, basada en la integración física, operativa y funcional de los distintos modos de transporte estructurantes. En este marco, la Ciudad impulsa proyectos que fortalezcan la conectividad entre las diferentes redes, mejoren la accesibilidad y amplíen la cobertura del transporte público en corredores estratégicos, priorizando intervenciones que complementen la infraestructura existente y contribuyan a una mayor eficiencia del sistema en su conjunto.

Desde la perspectiva global, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha asumido el compromiso de ser una Ciudad carbono neutral, resiliente e inclusiva para el año 2050, según lo establecido en el Plan de Acción Climática (PAC) 2050.

La estrategia de adaptación de la Ciudad establecida en el PAC 2050, se basa principalmente en los efectos del cambio climático que ya se evidencian en la misma.

Según lo informado en el Inventario de Gases de Efecto Invernadero de la Ciudad publicado en 2025, el sector transporte es el causante de alrededor del 31% de las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) del total de la Ciudad, siendo el segundo sector que más emisiones genera, superado únicamente por el sector energético. En este marco, y en virtud de los compromisos asumidos en materia de reducción de emisiones, plasmados en el Plan de Acción Climática 2050, se crea el Sistema Trambus.

La planificación y desarrollo del mismo responden a las necesidades en materia de transporte de la Ciudad, generando una nueva modalidad de transporte automotor de pasajeros que utiliza vehículos 100% eléctricos, que en conjunto con otros aspectos específicos del Sistema, promueven una movilidad más eficiente y amigable con el ambiente, tal como establece la Resolución 66/SECT/25 “Sistema Trambus”.

Asimismo, el Sistema Trambus se enmarca en la normativa ambiental vigente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, habiéndose realizado el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente a la traza T1, en el cual fue tramitado y otorgado el certificado pertinente en el marco del expediente EX-2025-35587370-GCABA-DGEVA.

Por su parte, el Plan Urbano Ambiental (PUA), aprobado por la Ley 2.930, establece el marco al que deberá ajustarse la normativa urbanística, ambiental y las obras públicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El mismo, en su Artículo 4°, se postula que la Ciudad de Buenos Aires desarrolle a pleno, entre otros, los siguientes rasgos, entre otros:

“... 1. CIUDAD INTEGRADA- En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la zona sur con el resto de la ciudad, de la ciudad con los ríos que la rodean y de la ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.

4. CIUDAD SALUDABLE- En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos. …”

En su Artículo 6°.- ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES, inciso e., establece el fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal a través de, entre otras, las siguientes acciones:

“... 1. La consolidación de vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia…”

En su Artículo 7°.- TRANSPORTE Y MOVILIDAD, determina que “*es propósito del Plan Urbano Ambiental promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental. Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática”*.

En particular, en el inciso c. establece *“... La racionalización del transporte público automotor con función de complementación de los modos guiados, a través de las siguientes acciones:*

1. Rediseñar las trayectorias en relación a la jerarquización vial.

2. Ampliar la red de carriles exclusivos para ómnibus y taxis ocupados.

3. Analizar la conveniencia que el GCBA implemente nuevas líneas de transporte público automotor que perfeccionen el sistema".

En tanto que en el inciso h. establece el mejoramiento de la conectividad transversal entre los distintos sectores de la ciudad, a través de, entre otras, las siguientes acciones:

"...1. Promover la instalación de sistemas de transporte de capacidad intermedia, especialmente en recorridos transversales que aún no justifiquen la instalación de subterráneos…"

En esa línea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.1.1 y siguientes del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (aprobado por Ley 2.148), se propició la implementación del METROBÚS DE BUENOS AIRES (MBA), formando parte del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En este contexto, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, consciente de la importancia del transporte público de pasajeros por automotor, implementó desde el año 2011 una red de más de 65 km de Metrobus, en la inteligencia que tales infraestructuras generaban un salto cualitativo en la movilidad.

Ahora bien, en el mundo desarrollado se verifica actualmente otro avance en materia de movilidad, y se trata de la implementación de buses de bajo impacto ambiental, como las unidades eléctricas o aquellas con tecnología GNL o GNC. Se trata de buses de nulas o bajas emisiones contaminantes y de menor ruido respecto a las convencionales.

Es así que se está empezando a desarrollar en varias de las capitales del mundo, la modalidad Trambus, una suerte de modo de transporte intermedio entre un tranvía y un bus de bajas emisiones. Este modo combina un bajo impacto ambiental, con una infraestructura dedicada para circular con eficiencia a partir de carriles exclusivos y/o preferenciales, semáforos que priorizan su circulación y paradas preferentemente a nivel de piso del bus. Estas características importan una mejora para el pasajero al disminuir el tiempo de viaje y mejorar sustancialmente la experiencia y el confort en el traslado.

De tal suerte, el sistema reporta beneficios directos para aquellos pasajeros que lo utilizan en sus traslados, e indirectos para el conjunto de la comunidad, entre los que se incluye la disminución en la generación de ruidos, emisiones gaseosas y de material particulado que hubieran sido emitidos en un sistema análogo con buses de motorización diesel.

En este contexto se ha planteado la incorporación de la modalidad Trambus como parte del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la inteligencia de que integrándose al Metrobus de Buenos Aires (MBA), al sistema del Subterráneo e inclusive al sistema Transporte Público en Bicicleta (STPB) coadyuvará a atender el interés público, armonizando los requerimientos de movilidad de la población con la protección del medio ambiente y el incremento de la productividad.

En efecto, el sistema Trambus mantendrá algunos de los objetivos del Metrobus de Buenos Aires (MBA) y agregará otros, tales como:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad y el Área Metropolitana de Buenos Aires, brindándoles una adecuada accesibilidad, con mayor cantidad de interconexiones y una completa cobertura espacial.
- Aumentar la conectividad transversal en el eje norte-sur y sur-norte.
- Reducir los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente.
- Conferir prioridad a la circulación y operación del transporte masivo de pasajeros, reduciendo los tiempos de viaje de los usuarios y desalentando la utilización del automóvil particular, con especial atención al sistema de señalización luminosa.
- Diseñar un sistema de transporte más eficiente optimizando la oferta de la flota y el kilometraje recorrido.
- Favorecer el desarrollo urbano sustentable.
- Incorporar vehículos con tecnologías alternativas al diesel.
- Implementar la integración física y tarifaria con el sistema de transporté público subterráneo.

En resumen, la priorización de este proyecto responde a los lineamientos establecidos en el Plan Urbano Ambiental (Ley 2.930), el Plan de Movilidad Sustentable 2030 y la Resolución 66/SECT/25, instrumentos que orientan el desarrollo de una red de transporte integrada, con especial énfasis en el fortalecimiento de las conexiones transversales y la mejora de la vinculación entre los principales modos de transporte de la Ciudad y el Área Metropolitana. Asimismo, la iniciativa contribuye al cumplimiento de los compromisos asumidos por la Ciudad en materia de acción climática, promoviendo la incorporación de sistemas de transporte público de bajas emisiones en línea con el objetivo de alcanzar la carbono neutralidad hacia 2050.

El Sistema Trambus se ejecutará en etapas progresivas, así como el resto del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tendiendo a la efectiva integración física, operativa y tarifaria de los servicios de transporte público masivo por automotor de pasajeros que integren la red del sistema tanto como con el modo ferroviario, subterráneo y de superficie, en todo el territorio de la Ciudad, procurando la debida articulación y complementación de las acciones necesarias para su proyección a escala metropolitana.

El Sistema Trambus se conformará principalmente mediante una red de vías que faciliten la transferencia intermodal, considerando en particular las políticas trazadas en materia de expansión y creación de líneas de subterráneo y las necesidades de líneas de alimentación del Sistema Integrado de Transporte.

La traza de la red estará esencialmente constituida por carriles exclusivos y/o preferenciales ubicados en el centro de la calzada y/o adyacentes al cordón de calles y/o avenidas y/o por carriles exclusivos o preferenciales o mixtos en las autopistas.

Sobre la traza se encontrarán las estaciones y/o paradas propias del Sistema, pudiendo tener algunas de ellas un desarrollo arquitectónico emblemático, en particular en los puntos de integración física con otros modos. Las paradas podrán ser elevadas o no a nivel del piso del vehículo.

La implementación del sistema contempla las intervenciones sobre la infraestructura vial y las acciones conducentes a la integración operacional de las prestadoras, la implementación y generalización de un modo electrónico de pago, la integración tarifaria, el empleo de tecnologías de seguridad, el monitoreo y la comunicación, así como toda otra que tienda a la consecución de los objetivos trazados.

Los vehículos utilizados para la prestación del servicio serán preferentemente de tecnologías alternativas al diesel, de tipo convencional, articulado y/o biarticulado, de capacidad intermedia de transporte. La disminución en el uso de vehículos más contaminantes frente a las alternativas que se plantean, contribuirán a la disminución de la emisión de elementos nocivos tanto para el ambiente como para la salud de la población.

Los vehículos incorporarán también en parte los últimos avances tecnológicos en la materia, como por ejemplo, asistencias a la conducción.

En virtud de lo expuesto, la incorporación del sistema Trambus en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires representa una evolución en el Sistema Integrado de Transporte hacia un modelo más eficiente y sustentable.

En tal sentido, la Resolución 66/SECT/25 define el Sistema Trambus, al modo de transporte público de capacidad intermedia, caracterizado por la utilización de energías limpias de bajo o nulo impacto ambiental, con una estética identitaria y que, contando con una infraestructura dedicada de carriles exclusivos o preferenciales que prioricen su circulación, formará parte del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

La implementación del Sistema Trambus se enmarca en la necesidad de continuar mejorando la oferta de transporte público de la Ciudad, procurando garantizar mayores niveles de conectividad, confort, regularidad y menores tiempos de viaje.

En particular, la Traza T1 busca darle prioridad a la circulación y operación del transporte público mediante infraestructura dedicada, permitiendo alcanzar niveles de regularidad y fluidez que resultan difíciles de obtener cuando los servicios no se encuentran segregados del tránsito general. Esto permitirá reducir los tiempos de viaje y mejorar la previsibilidad del servicio, haciendo más atractivo el transporte público frente al uso del automóvil particular.

Asimismo, la implementación del sistema permitirá beneficiar a los servicios convencionales de colectivo que comparten tramos de recorrido con la traza, al mejorar las condiciones de circulación en dichos corredores. Además, las paradas elevadas obligan a los conductores de vehículos de transporte público a arrimar al cordón, mejorando la accesibilidad y la calidad del servicio brindado.

Dada la configuración predominantemente radial hacia el área central de la red de subterráneos, la implantación de la traza T1 busca consolidar un corredor transversal que alimente y distribuya viajes desde y hacia la red de subterráneos, fortaleciendo la conectividad norte-sur y favoreciendo la intermodalidad. Además, como se mencionó precedentemente, se prevé una integración física y tarifaria con el subterráneo.

Por otro lado, los vehículos en el Sistema Trambus, al ser eléctricos, son silenciosos, mejorando las condiciones ambientales del entorno y la experiencia de viaje de los usuarios.

En lo referente a la estimación de demanda, esta se realizó a partir de la Matriz Origen-Destino 2024, una

fuente de datos generada por la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial a partir de las transacciones SUBE. A través de un proceso de imputación de destinos, la Matriz O-D permite reconstruir los viajes de transporte público y sus respectivas etapas correspondientes a un día hábil testigo (16/10/2024).

En este sentido, se identificaron las etapas realizadas dentro del área de influencia de la traza (considerada en un radio de 250 metros), es decir, que poseen su inicio y su destino dentro de esta área. Del análisis se obtuvo un total de 31.000 etapas, observándose importantes pares origen-destino generados en el nodo de Sáenz y distribuidos a lo largo de la traza.

Estos movimientos constituyen una demanda potencial para el futuro servicio de Trambus. Asimismo, es posible que se produzcan migraciones de usuarios provenientes de otros modos de transporte, no reflejados en los datos del sistema SUBE, lo que podría ampliar la demanda efectiva.

En este marco, los principales indicadores que fundamentan la implementación se vinculan con la demanda de transporte público, los tiempos de viaje, la regularidad y confiabilidad de los servicios, las condiciones de circulación, la accesibilidad, el confort y la conectividad e intermodalidad con otros modos de transporte.

Se espera una mejora del tiempo de viaje del orden del 20% entre los extremos del recorrido, con reducciones potencialmente mayores en tramos intermedios. Por otro lado, resulta fundamental evaluar la mejora en la experiencia de los usuarios, particularmente en términos de accesibilidad y confort de las unidades, para lo cual se prevé la realización de encuestas de opinión.

En materia ambiental, corresponde señalar que el proyecto implica la incorporación de un nuevo servicio al Sistema Integrado de Movilidad Urbana, y no la sustitución de un servicio actualmente existente. No obstante, dado que la operación se realizará mediante unidades 100% eléctricas, el servicio no generará emisiones gaseosas directas durante su operación.

Adicionalmente, podrá evaluarse el desempeño ambiental mediante la estimación de emisiones evitadas respecto de un escenario contrafactual equivalente, en el cual el mismo servicio fuera prestado mediante vehículos con tecnologías de combustión convencional. La cuantificación de dicho desempeño se realizará a partir de la información efectiva de operación del sistema, mediante el monitoreo continuo de indicadores energéticos y operativos, tales como el consumo de energía, los kilómetros recorridos, y demás variables necesarias para construir una línea de evaluación representativa. Este seguimiento permitirá efectuar estimaciones sustentadas en datos reales de funcionamiento y ajustar periódicamente los indicadores de desempeño ambiental del sistema.

En cuanto al análisis de costos de la operación, se realizó una estimación de costos con el objetivo de dimensionar la necesidad presupuestaria de llevar adelante el proyecto Trambus. Por otra parte, de acuerdo con los términos establecidos en el Pliego de Condiciones Particulares (PLIEG-2025-55308962-GCABA-SECT) que rige la Licitación N° 3125-2088-LPU25, es la empresa oferente quien calcula el costo real de la operación. El presupuesto oficial contemplado es de $ 86.683.200.000,00.

El esquema de subsidios está determinado de acuerdo a lo previsto en el ya citado Pliego de Bases y Condiciones Generales. El oferente oferta un precio por pasajero transportado por un período de 60 meses, el cual se compensa luego de netearse la recaudación por venta de boletos.

En relación con el marco normativo, cabe indicar que, en esta instancia, no está proyectado ningún cambio legislativo. La prestación del servicio se llevará a cabo a través de un procedimiento de selección, en un todo de acuerdo con lo establecido en la Resolución 66/SECT/25.

Como instancia previa a su implementación, se decidió llevar adelante una prueba piloto de los vehículos eléctricos, a fines de evaluar sus condiciones de operación y obtener experiencia para el desarrollo del sistema. En consecuencia, el marco normativo vigente resulta suficiente para dar encuadre a ambas etapas del proyecto.

Por otra parte, de acuerdo a lo establecido en el capítulo 9.4 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Autoridad de Aplicación tiene la facultad de disponer en todo lo atinente a la ubicación de las paradas de cualquier servicio de transporte de pasajeros, a saber: ubicación, señalamiento, tipo y características de los indicadores, oportunidad de colocación, retiro, reubicación o traslado, prohibición y renovación de las señales, a través de la Dirección General Transporte de Colectivos, dependiente de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial.

Asimismo, conforme las responsabilidades primarias asignadas por conducto del Decreto 387/23 y sus modificatorios, la Dirección General Transporte Colectivo de Pasajeros tiene la competencia de definir, gestionar e intervenir en la ubicación de las paradas de transporte público de pasajeros, en coordinación con las áreas competentes, a la vez que la Dirección General de Diseño y Planificación de la Movilidad tiene competencias sobre el diseño de la infraestructura del transporte, por lo que en conjunto trabajaron en el diseño de la infraestructura y encomendaron su ejecución a la Dirección General de Proyectos dependiente de la Subsecretaría de Proyectos y Obras.

En lo que respecta al control y seguimiento del funcionamiento del Sistema, el mismo no contará con un mecanismo institucional diferenciado. Su regulación, fiscalización y control se realizará bajo los mismos procedimientos aplicables al resto de los servicios de transporte público de pasajeros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el marco de las responsabilidades primarias asignadas a la Subsecretaría de Gestión y Control de la Movilidad, de la Secretaría de Transporte.

Ahora bien, en relación al sistema de paradores concebido para el funcionamiento del Trambus se prevé la alternativa de llevar a cabo diversas interconexiones transversales con los recorridos de otras líneas de colectivos a lo largo de toda su traza proyectada, así como a la red de subtes y ferrocarriles en la ciudad. De esta manera, se brinda la posibilidad de generar transbordos desde y hacia numerosos destinos combinables en los mismos puntos de paradas donde operará el Trambus, como así también en los grupos de paradas integrados al sistema, o bien en paradas adyacentes ubicadas en intersecciones próximas a la traza del Trambus o en sectores de paradas lindantes.

Estos transbordos resultantes se desarrollarán a lo largo de toda la traza, tanto en su recorrido desde Pompeya hacia Aeroparque como en el sentido inverso, al atravesar numerosos puntos y corredores de transporte que cuentan actualmente con significativas concentraciones de viajes en transporte público de pasajeros.

En cuanto a las previsiones de localización, en parte se han integrado a paradores existentes jerarquizados de la red de transporte del sistema Metrobús, y por otra parte, se han construido, complementariamente, sobre nuevos corredores viales integrantes de la traza del Trambús. En estos nuevos corredores, se han generado

espacios de ascenso y descenso de pasajeros de similares características jerarquizadas, priorizándose la actividad del transporte público de pasajeros en un aspecto general, ello es brindando adecuadas condiciones de operatividad tanto para las unidades de transporte involucradas en este ordenamiento, como para los usuarios de este sistema.

Respecto a los criterios de diseño, se tuvieron en cuenta la normativa vigente establecida por el Código de Tránsito y Transporte y la experiencia adquirida a partir del funcionamiento de la red de Metrobús existente, tomando como referencia aquellos criterios de diseño que han demostrado un adecuado desempeño operativo. Asimismo, el diseño de los distintos componentes del sistema se desarrolló con el objetivo de garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad y comodidad para las personas usuarias.

En base a ello, la traza del Trambus contará con circulación priorizada mediante infraestructura dedicada que se dispondrá de acuerdo a las siguiente tipologías:

- Tipología Metrobus: Se aprovechará la infraestructura existente de corredores de Metrobús y Centros de Transbordo y se generarán nuevos corredores de Metrobus, que cuentan con carriles exclusivos en el sector central de la calzada y paradores elevados y accesibles, con una elevación respecto al nivel de calzada, que facilita la operación y el ascenso y descenso de pasajeros.

- Tipología Carriles exclusivos o preferenciales: En aquellos tramos donde por cuestiones geométricas o de tránsito general, no pueda implementarse la tipología Metrobus, se desarrollarán carriles exclusivos o preferenciales, que presentan segregación con demarcación horizontal y/o separadores físicos. Podrán disponerse de 1 o 2 carriles mayormente sobre la margen derecha de la calzada. En este caso los paradores serán laterales, elevados o a nivel de la vereda, en consideración del espacio disponible en su zona de implantación.

- Paradores Icónicos: se ubicarán en puntos estratégicos de la Ciudad, como cabeceras o áreas de combinación con el subte, y funcionarán como espacios innovadores que integran sustentabilidad, tecnología e intermodalidad. Contarán servicios adicionales como guardabicis seguros, estaciones de Ecobici, lockers tipo pick up y, en algunos casos, cargadores eléctricos, aportando una identidad distintiva al nuevo concepto de Trambus.

En cuanto a la factibilidad de la implementación de un servicio con vehículos 100% eléctricos, se hace saber que, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 37° del Pliego de Especificaciones Técnicas que rige la Licitación Pública Nº 3125-2088-LPU25, el adjudicatario debió acreditar la factibilidad de suministro eléctrico en el predio a ser utilizado durante la operación de la traza T1, mediante la presentación del pedido de factibilidad a la distribuidora, acompañado de la planilla de cargas correspondiente, donde se declaraba además la potencia requerida para el proyecto. Asimismo, se estableció la potencia mínima con la que debía contar el predio exclusivamente para la demanda energética de los cargadores.

Por otro lado, cabe señalar que se contempló la gestión de las baterías utilizadas por los vehículos a lo largo de su vida útil. En ese sentido, en la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 244/2024 denominada “Adquisición de Vehículos Eléctricos - Corredor Costero con Electromovilidad”, se estableció la vida útil de las baterías, debiendo satisfacer el siguiente criterio: *“La vida de útil mínima de 8 años será alcanzada con un SOH (State of Health) del 75%, en su defecto el proveedor deberá reemplazar la batería por otra que alcance la especificación a su completo cargo, incluyendo el retiro de la batería obsoleta y la instalación de*

la batería de reemplazo ”.

La estrategia de carga de las mismas será definida por el futuro operador, siguiendo las buenas prácticas de carga de las baterías dispuestas por el fabricante y en función de las condiciones operativas del servicio, evaluando por ejemplo, frecuencias de operación, tiempos de regulación y las necesidades de continuidad del servicio.

Asimismo, en cumplimiento de los requisitos establecidos en el Pliego Único de Bases y Condiciones de la misma Licitación, según lo dispuesto en el Artículo 4.5.3, el adjudicatario debió presentar conjuntamente con su oferta con carácter de Declaración Jurada el mecanismo de disposición final que tiene previsto para el sistema REESS (Rechargeable Energy Storage System), una vez que el mismo agote su vida útil.

En lo que respecta a la Licitación Pública N° 10241-0006-LPU26, cuyo objeto es la contratación de la Obra Pública denominada “TRAMBUS T1 - PLAYA DE ESTACIONAMIENTO CON CARGA ELÉCTRICA”, cabe señalar que, mediante la Disposición N° 18/DGO/26, la Dirección General de Obras dependiente de la Subsecretaría de Proyectos y Obras del Ministerio de Movilidad e Infraestructura dispuso dejarla sin efecto. Dicha decisión fue comunicada a esta Subsecretaría mediante la Nota NO-2026-25357669-GCABA-DGO.

El predio en cuestión, ubicado en la calle Romero 1085t es de dominio del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su gestión se encuentra bajo la órbita de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial y fue entregado en comodato a la empresa Transportes Lope de Vega S.A.C.I., adjudicataria de la Licitación Pública N° 3125-2088-LPU25, conforme a lo dispuesto por la Resolución 137/MMIGC/26.

Por último, cabe agregar que se contempla la integración del sistema al esquema de pago vigente para los modos de transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin perjuicio de ello, se están evaluando distintas opciones de abonos orientadas a reducir el costo de los viajes de los usuarios que utilicen más de un transporte público de la Ciudad.

Conforme lo expuesto, habiendo dado respuesta a lo solicitado, se remite el presente en prosecución del trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 15:30:58 -03:00

Antonio David Cortés
Subsecretario
SUBSECRETARIA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.11 15:30:59 -03:00

Por medio de la presente en mi carácter de Director General de la Dirección General de Proyectos dependiente de la Subsecretaria de Proyectos y Obras del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, se cumple en informar lo requerido mediante INLEG-2026-30266630-GCABA-DGCCN, dentro del marco de competencias conferidas por Decreto N° 387/23 y sus modificatorios.

c) Informe si el proceso de planificación del sistema ha contado con la intervención, participación o dictamen técnico de otras áreas del Gobierno de la Ciudad, tales como ministerios, secretarías u organismos competentes en materia de desarrollo urbano, transporte y obras públicas, espacio público e higiene urbana, ambiente, discapacidad, u otras que resulten pertinentes. En caso afirmativo, detalle cuáles fueron las áreas intervinientes, el carácter de su participación, las actuaciones administrativas labradas y acompañe copia de los informes, dictámenes técnicos y/o antecedentes producidos en el marco de dicha intervención.

Sobre lo consultado se informa que esta Dirección General ha dado intervención a las áreas del Gobierno de la Ciudad dentro del marco de sus competencias, para tal fin se informa que ellas fueron: Dirección General de Diseño Y Planificación De La Movilidad, Subsecretaria de Mantenimiento, Dirección General de Sistema Pluvial, Dirección General de Alumbrado, Ente de Mantenimiento Urbano Integral, Dirección General de Obras en Vías Peatonales, Dirección General de la Gestión de Servicios de la Movilidad, Dirección General de Limpieza, Dirección General de Planificación y Coordinación de Intervenciones Urbanas, Comisión para la Plena Participación e Inclusión de las personas con discapacidad, Dirección General Técnica Administrativa y Legal del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, Secretaría de Transporte, Dirección General Cuerpo de Agente de Tránsito, Dirección General de Gestión Integral de Tránsito, Dirección General de Compras y Contrataciones, Dirección General de Redeterminación de Precios, Dirección General de Espacios Verdes y Arbolado, Comunas N° 4,5,6,7,14 y15, Agencia de Protección Ambiental, Dirección General de Evaluación Ambiental, Dirección General de Accesibilidad Universal, Dirección General de Transporte de Colectivo de Pasajeros, Subsecretaria de Proyectos y Obras, Dirección General de Obras, Subsecretaría de Gestión Comunal, Dirección General Control de la Movilidad, Subsecretaría de Planificación de la Movilidad.

Por otra parte, se acompaña las intervenciones de las áreas:

NO-2025-30532776-GCABA-DGPRO	NO-2025-31935152-GCABA-DGEVYA
NO-2025-31163899-GCABA-EMUI	NO-2025-31978056-GCABA-DGALUM

NO-2025-31375192-GCABA-DGPRO	NO-2025-31979518-GCABA-DGALUM
NO-2025-30530090-GCABA-DGPRO	NO-2025-30918350-GCABA-DGPRO
NO-2025-31417186-GCABA-DGLIM	NO-2025-32218234-GCABA-DGSPLU
NO-2025-31460023-GCABA-DGPRO	IF-2025-32217354-GCABA-DGSPLU
NO-2025-30857695-GCABA-DGGIDT	IF-2025-32217354-GCABA-DGSPLU
NO-2025-30652731-GCABA-DGTALMI	NO-2025-33046405-GCABA-COMUNA15
NO-2025-31240073-GCABA-DGCYC	NO-2025-37065576-GCABA-DGEVA
NO-2025-30877598-GCABA-DGRP	IF-2025-37134551-GCABA-DGEVA
NO-2025-31647143-GCABA-DGCATRA	IF-2025-37135827-GCABA-DGEVA
NO-2025-31652402-GCABA-DGPCIURB	NO-2025-37156367-GCABA-DGEVA
NO-2025-31791723-GCABA-DGAUN	NO-2025-30848041-GCABA-DGPRO
NO-2025-31803775-GCABA-DGOVP	NO-2025-30524852-GCABA-DGPRO
IF-2025-31792000-GCABA-DGOVP	IF-2025-31790905-GCABA-DGAUN
NO-2025-31819056-GCABA-DGDPM	NO-2025-30533354-GCABA-DGPRO
NO-2025-30191912-GCABA-DGPRO	NO-2025-30648333-GCABA-DGPRO
NO-2025-30540702-GCABA-DGALUM	NO-2025-37524647-GCABA-DGPRO
IF-2025-37602443-GCABA-DGEVA	IF-2025-37602506-GCABA-DGEVA
NO-2025-37515157-GCABA-DGDPM	IF-2025-32340682-GCABA-DGPRO
IF-2025-37601260-GCABA-DGEVA	NO-2025-37615622-GCABA-DGEVA
IF-2025-37605157-GCABA-DGEVA	IF-2025-37926247-GCABA-DGEVA
NO-2025-37946517-GCABA-DGEVA	NO-2025-38002348-GCABA-DGPRO
NO-2025-37937985-GCABA-DGEVA	IF-2025-38579474-GCABA-DGROC
IF-2025-38591658-GCABA-APRA	RS-2025-38666405-GCABA-APRA
IF-2025-46110377-GCABA-SECGVC	IF-2025-46110601-GCABA-SECGVC
IF-2025-46110669-GCABA-SECGVC	IF-2025-42062826-GCABA-SCCIU
IF-2025-46111048-GCABA-SECGVC	IF-2025-46111291-GCABA-SECGVC
IF-2025-46112342-GCABA-SECGVC	IF-2025-46112534-GCABA-SECGVC
IF-2025-46112600-GCABA-SECGVC	IF-2025-46112724-GCABA-SECGVC
IF-2025-46112993-GCABA-SECGVC	IF-2025-46113379-GCABA-SECGVC
IF-2025-46113602-GCABA-SECGVC	IF-2025-47066396-GCABA-DGEVA
IF-2025-47435477-GCABA-APRA	RS-2025-47672269-GCABA-APRA
IF-2025-47672657-GCABA-DGEVA CAA	

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-36629503-GCABA-DGPRO

Buenos Aires, Jueves 13 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30266298-GCABA-DGCCN - RES 209/2026 - INFORMES VINCULADOS AL SISTEMA TRAMBUS.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 3 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.13 11:26:06 -03:00

GABRIEL EDUARDO ROSALES
Director General
D. G. PROYECTOS
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.13 11:26:07 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Providencia

Número: PV-2026-36642246-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Jueves 13 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30266298-GCABA-DGCCN

DIRECCIÓN GENERAL COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. en mi carácter de Director General de la Dirección General Técnica, Administratia y Legal del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, en el marco de la Resolución N° 209/26 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Al respecto, se informa que:

- Obra a Orden N° 9, el Informe IF-2026-36301643-GCABA-SSPMSV de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial.

- A Orden N° 18 el Informe IF-2026-36629503-GCABA-DGPRO de la Dirección General de Proyectos.

Saludos cordiales;

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.13 11:56:19 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.13 11:56:20 -03:00

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

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-37776705-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 21 de Agosto de 2026

Referencia: EX-2026-30266298- -GCABA-DGCCN s/ RES. 209/2026 Informe relacionados con el Sistema Trambus.

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

SECRETARÍA PARLAMENTARIA

De acuerdo con lo informado por los organismos intervinientes mediante IF-2026-36301643-GCABA-SSPMSV, e IF-2026-36629503-GCABA-DGPRO se comunica que la Resolución 209/2026 de esa Legislatura fue respondida mediante PV-2026-36642246-GCABA-DGTALMMI. En tal sentido, se remite la presente nota por intermedio de la Dirección General de Coordinación y Consolidación Normativa.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.21 11:47:02 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.08.21 11:47:04 -03:00