

LEY O – Nº 2.992

Artículo 1º -*Objeto*- Por la presente Ley se establece la implementación del Sistema de tránsito rápido, diferenciado y en red para el transporte público masivo por automotor de pasajeros denominado METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA) y conocido mundialmente como BRT-Bus Rapid Transit o Metrobus, en todo el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que formará parte del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, adoptando alternativas tecnológicas apropiadas que permitan 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 un todo de acuerdo con las políticas adoptadas en materia de ocupación y uso del suelo, las diversas tipologías del sistema vial y los niveles y características de la demanda.

Artículo 2º -*Desarrollo*- La implementación del METROBUS DE BUENOS AIRES, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se hará en etapas progresivas, 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.

Artículo 3º -*Sistema*- Estará conformado por una red de vías troncales que cruzarán toda la ciudad y vías alimentadoras intermedias que faciliten la transferencia intra e intermodal, considerando las políticas trazadas en materia de expansión y creación de líneas de subterráneo y las necesidades de líneas de alimentación del sistema.

Presentará las características técnicas distintivas de los sistemas conocidos como “de Capacidad Intermedia” en la experiencia comparada internacional, especialmente latinoamericana, que los define como un conjunto de servicios, infraestructura, equipos e instalaciones relacionados entre sí, que posibilitan al usuario realizar viajes en los diferentes servicios de transporte que componen el sistema, integrados física, tarifaria y operacionalmente.

Artículo 4º -*Traza*- La traza de la red troncal irá por carriles exclusivos o preferenciales ubicados en el centro de la calzada o adyacentes al cordón derecho o izquierdo de algunas de las avenidas y por carriles preferenciales en las autopistas existentes. Sobre la traza se ubicarán las terminales troncales propias del sistema, terminales de integración multimodales, estaciones de transferencia entre las distintas vías de la red, las paradas intermedias de las vías alimentadoras, las paradas

troncales elevadas o no a nivel del piso del colectivo y paradas troncales de integración. Las vías alimentadoras recorrerán algunas de las calles y/o avenidas existentes entre las vías troncales.

Artículo 5º –*Vehículos*- Los vehículos a incorporar para la prestación de los servicios en la red troncal serán preferentemente del tipo articulado o biarticulado, ecológicos, de importante capacidad de transporte, pudiendo combinar su operación con unidades convencionales.

Artículo 6º –*Finalidad*- Con la implementación del METROBUS DE BUENOS AIRES se persigue la consecución de los siguientes objetivos:

- a. 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.
- b. Reducir los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente.
- c. 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.
- d. Diseñar un sistema de transporte más eficiente optimizando la oferta de la flota y el kilometraje recorrido; y
- e. Favorecer el desarrollo urbano sustentable.

Artículo 7º –*Planificación y Proyecto*- El Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, realizará la planificación y el plan de implementación progresiva del MBA, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte, comprendiendo la totalidad de los elementos que lo caracterizan, incluida la correspondiente infraestructura vial y edilicia de soporte de la red.

Artículo 8º –*Aprobación por la Legislatura*- El proyecto del METROBUS DE BUENOS AIRES elaborado por el Poder Ejecutivo, deberá ser enviado a la Legislatura para la aprobación de las concesiones y/o permisos referidos al mismo.

Artículo 9º –*Ejecución e Implementación*- Facúltase al Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, a realizar la ejecución e implementación progresiva del METROBUS DE BUENOS AIRES, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte aprobado por la Legislatura, incluyendo la infraestructura que el mismo demande, llevando adelante la totalidad de los procedimientos administrativos y contrataciones que demande su realización.

Artículo 10 –*Evaluación*- Se crea una Comisión de Evaluación del Sistema que estará integrada por cuatro (4) representantes del Poder Ejecutivo y por los Diputados integrantes de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad.

Artículo 11 *-Proyecto del Corredor Modelo-* Como primera etapa de implementación del METROBUS DE BUENOS AIRES referido en los artículos 7º a 9º de la presente, el Poder Ejecutivo creará y pondrá en operación un Corredor Modelo con el objeto de generar experiencia valiosa en las acciones de ejecución, gestión, regulación y contralor del futuro sistema.

El mismo se implementará en el eje de transporte de dirección sudoeste-noreste, que discurre atravesando el territorio de la ciudad, mayoritariamente por la Avenida Juan B. Justo, desde la Avenida General Paz hasta el Río de la Plata.

Artículo 12. *-Implementación en etapas del Corredor Modelo-* La implementación del Corredor Modelo se iniciará con el diseño y la construcción de la infraestructura y la adopción de las medidas regulatorias y de gestión necesarias, que permitan hacer efectiva la circulación en vía exclusiva de las unidades del servicio público de transporte masivo en el troncal de la Avenida Juan B. Justo. Sin perjuicio de otras soluciones técnicas, podrá implementar la infraestructura y los carriles exclusivos en la franja central de la calzada, dadas las características geométricas de la arteria vial mencionada, de modo de garantizar la velocidad de desplazamiento mediante la total segregación del transporte público de las corrientes circulatorias. En esta etapa podrán combinarse vehículos de las características detalladas en el artículo 5º con unidades convencionales.

Artículo 13 *-Intermodalidad e integración-* En etapas sucesivas, y conforme lo aconsejen las necesidades propias del sistema, el Poder Ejecutivo realizará las intervenciones sobre la infraestructura vial y acciones conducentes a implementar las medidas que tipifiquen al Corredor Modelo, referidas a la integración operacional de las prestadoras, implementación y generalización de un modo electrónico de pago, integración tarifaria, alimentación del sistema, generación de puntos y estaciones para la integración y transferencia intra e intermodal de los servicios, empleo de tecnologías de seguridad, monitoreo y comunicación y toda otra que tienda a la consecución de los objetivos trazados.

Artículo 14 *-Facultades del Poder Ejecutivo-* Facúltase al Poder Ejecutivo a crear las líneas o rutas de transporte masivo de pasajeros, que resulten necesarias para lograr la consolidación del METROBUS DE BUENOS AIRES, así como del resto del Sistema; procurando, no obstante, la continuidad operativa de las prestadoras históricas, cuando fuere posible. Para ello podrá acordar con las autoridades nacionales la realización de cambios y adecuaciones al parque móvil, recorridos y demás modalidades operativas de los servicios preexistentes.

La explotación de los servicios en las líneas creadas podrá efectuarse por gestión propia del Poder Ejecutivo o bien delegarse total o parcialmente al sector privado, mediante la figura de concesión administrativa de servicio público, permiso, gerenciamiento o cualquier otro contrato administrativo

que resulte idóneo para garantizar la debida protección de los intereses de la Administración y de los usuarios de los servicios. Los contratos de concesión tendrán una vigencia de hasta veinte (20) años en función de la cuantía de las inversiones requeridas a los particulares, debiendo contar con el acuerdo de la Legislatura cuando fuese mayor de cinco (5) años.

Artículo 15 *–Reglamentación–* El Poder Ejecutivo emitirá la normativa reglamentaria que resulte necesaria para garantizar la adecuada implementación, gestión, regulación y contralor del MBA, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte creado por esta Ley, así como la delegación de la prestación de los servicios, de conformidad con las disposiciones y principios consagrados en el presente ordenamiento.

Artículo 16 *–Invitación–* Se invita al Estado Nacional y a la Provincia de Buenos Aires a coordinar esfuerzos y acciones con el Poder Ejecutivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que posibiliten la mejor implementación del MBA, así como del resto del Sistema Integrado de Transporte.