

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)



19 NOV 2024

PROYECTO DE ORDENANZA N° . . 229-24 2

DESCRIPCIÓN SINTÉTICA: CREA HABILITACIÓN SERVICIO DIFERENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

#### ANTECEDENTES

Resolución 97/96 de la Secretaría de Energía, Transporte y Comunicaciones, Autotransporte Público de Pasajeros

Ordenanza 194-I-79 Rige la prestación de Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros dentro del Ejido Municipal.

Ordenanza 159-C-88 Establece la obligatoriedad de habilitar para el uso de personas discapacitadas, los dos primeros asientos en los vehículos de transporte público de pasajeros del ejido municipal. Establece condiciones.

Que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) a través del Decreto 565/94, establece los tipos y condiciones del transporte urbano de pasajeros, admitiendo en la misma la creación y existencia de servicios de transporte urbano de pasajeros de tipo diferencial, expreso y diferencial de capacidad limitada, todos ellos encuadrados como servicios públicos;

#### FUNDAMENTOS

La movilidad urbana es una de las problemáticas más criticadas por los vecinos y vecinas de la ciudad, que afecta el desenvolvimiento cotidiano de la población. Los problemas se demuestran a través de las siguientes circunstancias:

- 1) Problemas de circulación vial: Numerosos autos circulan en la ciudad, muchos de los cuales trasladan solo a una persona. Aumento significativo de las unidades vehiculares para renta al turismo. Aumento significativo de transportes turísticos. Por falta de estacionamientos disponibles, se observan estacionamientos en lugares prohibidos (cordones marcados de rojo, detenciones temporarias en doble y triple fila, por ejemplo). Los principales accesos de la ciudad hacia el centro, colapsados vehicularmente en los horarios pico: Avenida Bustillo, Avenida Pioneros, Avenida 12 de Octubre, Ruta Juan Hermann. Se observan casi en lo cotidiano accidentes,

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)



atropellos, choques e incluso vuelcos. Se reciben quejas de las personas por los tiempos de desplazamientos, por llegadas tarde a los puestos de trabajo, por las largas esperas en las paradas del transporte público. Incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

- 2) **Déficit de Infraestructura:** Calles sin asfaltar, falta de veredas, falta de alumbrado público, falta de corredores seguros en la ciudad. Las calles del centro no están en condiciones de admitir ómnibus de gran porte (por razones topográficas y por falta de estacionamientos).
- 3) **Sistema de transporte público de pasajeros colapsado:** los colectivos pasan muchas veces llenos y dejan pasajeros sin recoger en el camino, al desamparo climático y en entornos inseguros. Rondines largos y poco rentables. Gran gasto de mantenimiento de las unidades, por calles sin asfaltar y sin mantenimiento. Circulación del transporte público en dirección Norte – Sur, y Este – Oeste. Dificultades con el cumplimiento de contratos, dificultades para acceder al pago de subsidios en tiempo y forma.

Según un trabajo del investigador Barrios García<sup>1</sup> *“El gran crecimiento poblacional (en San Carlos de Bariloche) ha implicado un avance progresivo sobre todo el ámbito del Municipio. El crecimiento desordenado y sostenido ha tenido lugar sin el seguimiento de pautas mínimas de ordenamiento territorial que tuvieran en cuenta las particularidades del medio físico o el desarrollo paralelo o anticipatorio de políticas públicas de infraestructura acordes y procesos de planeamiento estratégico a largo plazo”*. El autor hace referencia a las deficiencias en materia de infraestructura: sólo el 27% de las calles del ejido municipal se encuentran pavimentadas, hay barreras topográficas variadas, tanto naturales (por niveles topográficos o presencia de cursos de agua) y funcionales (terrenos privados que impiden la construcción de calles o que requerirían la implementación de procesos de expropiación), el parque automotor de la ciudad creció entre 2007 y 2017 un 47% (55.000 vehículos registrados, más 5.000 que llegan desde la comuna vecina Dina Huapi y 15.000 que aportan los turistas), más falencias en los planes de ordenamiento territorial, son algunas de las razones que evidencian el problema.

<sup>1</sup> Barrios García, G. E. (2023). Relación sociedad-naturaleza: los efectos del turismo como actividad estructurante del espacio urbano en San Carlos de Bariloche entre el 2001 y el 2018, Universidad Nacional de Quilmes. Bernal, Argentina: Universidad Nacional de Quilmes.

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)



Como se ha dicho, el crecimiento urbano, la dispersión geográfica de la población y las limitaciones en la infraestructura de transporte público han generado la necesidad de explorar alternativas más flexibles y eficientes que complementen el transporte masivo convencional. En este contexto, las transfers o traffics se perfilan como una opción viable y efectiva para atender tanto a zonas de baja demanda como a aquellas áreas de difícil cobertura por parte del servicio de transporte público tradicional, además de proporcionar un servicio personalizado y diferencial en horarios y rutas específicas.

El uso de transfers o minibuses en el transporte público puede atender de manera directa a necesidades no cubiertas por el transporte público tradicional, debido a la capacidad limitada de los sistemas actuales para llegar a algunas zonas, áreas de difícil acceso o barrios dispersos. Estos vehículos ofrecen una solución flexible, mejorando el acceso al transporte público y fomentando la movilidad en sectores de la población que, por su ubicación geográfica, se encuentran excluidos del servicio convencional.

Las transfers presentan una serie de ventajas operativas en términos de flexibilidad y costos. En comparación con los autobuses de gran capacidad, estos vehículos tienen costos operativos más bajos, tanto en términos de adquisición como de mantenimiento y consumo de combustible, lo que los convierte en una opción viable para áreas con baja demanda de pasajeros. Su menor tamaño permite una mayor maniobrabilidad, facilitando el acceso a calles estrechas o zonas con infraestructuras limitadas.

Desde un punto de vista ambiental, la implementación de transfers o minibuses en el sistema de transporte público puede generar significativos beneficios en términos de reducción de emisiones de gases contaminantes, principalmente al ofrecer una alternativa más eficiente frente al uso de automóviles particulares. Una transfer, al poder transportar un número mayor de pasajeros en comparación con un vehículo particular o de traslado de pasajeros (que generalmente transportan sólo al conductor y/o un pasajero), reduce la cantidad total de vehículos en circulación, lo que se traduce en una disminución directa de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) como el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), uno de los principales responsables del calentamiento global. Otro aspecto a considerar es la optimización del espacio urbano, que también afecta a la cuestión ambiental. Al reducir la cantidad de vehículos en circulación, las transfers permiten una mejor gestión del tráfico y disminuyen la congestión, lo que a su vez reduce las emisiones derivadas de los vehículos atascados en el tráfico. Un flujo vehicular más fluido contribuye a un consumo de combustible más eficiente y, por lo tanto, a una menor emisión de gases contaminantes, dado que el mayor consumo de combustibles ocurre durante las paradas y aceleraciones frecuentes en situaciones de tráfico intenso.

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)

La incorporación de transfers o minibuses como parte del transporte público no solo contribuye a la disminución de las emisiones relacionadas con el uso cotidiano de los vehículos, sino que también puede generar un impacto positivo a largo plazo en el diseño urbano. Al fomentar un uso más racional y compartido del transporte, se contribuye a reducir la demanda de infraestructuras para vehículos particulares, como espacio para el estacionamiento.

Las transfers pueden ofrecer un servicio más ágil y personalizado, con trayectos más directos que permiten reducir los tiempos de traslado y de espera de los pasajeros. Este tipo de servicio es especialmente útil en horarios nocturnos o de baja demanda, cuando no es eficiente operar los colectivos tradicionales. La posibilidad de ajustar las rutas y horarios en función de la demanda garantiza una mayor eficiencia en la operación del transporte público. Al mismo tiempo, se prevé un incremento en la satisfacción de los usuarios, quienes podrán acceder a un servicio más cercano, cómodo y flexible.

El uso de transfers o minibuses no pretende reemplazar al transporte masivo, sino que se plantea como un complemento esencial dentro de una red de transporte multimodal. Estas unidades pueden operar como alimentadoras de los sistemas de transporte masivo, facilitando la conexión entre las zonas periféricas y los ejes principales del transporte urbano, contribuyendo así a la integración y accesibilidad del sistema en su conjunto. Asimismo, las transfers son una solución eficaz para cubrir las llamadas "primeras y últimas millas", mejorando la conectividad y fomentando el uso del transporte público en general.

Para finalizar, desde una perspectiva de desarrollo económico, el uso de transfers y minibuses en el transporte público permite fomentar la creación de empleo y el desarrollo de pequeños emprendimientos locales que pueden participar en la operación de estos servicios bajo un modelo de concesión o licencias de operación. Es importante, en tal sentido, propiciar el surgimiento y el afianzamiento de los prestadores, por lo que se fijan en la presente ordenanza algunas pautas en pos de evitar situaciones monopólicas que pongan en riesgo o limiten el acceso de pequeñas y medianas empresas.

**LAURA IRENE TOTONELLI**  
Concejo Municipal - Bloque JSRN  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

AUTORES: LAURA TOTONELLI

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)


## INICIATIVA: FUCOPAB FUNDACIÓN DE CONDUCTORES PARTICULARES DE BARILOCHE

El proyecto original N.º / fue aprobado en la sesión del día de de 2024, según consta en el Acta N.º /. Por ello, en ejercicio de las atribuciones que le otorga el Art. 38 de la Carta Orgánica Municipal,

### EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE BARILOCHE SANCIONA CON CARÁCTER DE

#### ORDENANZA

- Art. 1º) Se crea el Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros, el que será de aplicación y funcionará en el ejido de San Carlos de Bariloche.
- Art. 2º) La Dirección de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de San Carlos de Bariloche, o la dependencia que la reemplace a futuro, será la autoridad de aplicación del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros.
- Art. 3º) El Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros se define por las siguientes características:
- 1) **Transfer o minibus:** vehículo destinado a transporte de pasajeros de más de 8 plazas y menos de 24 plazas, excluyendo al conductor. El vehículo deberá exhibir en sus cuatro caras un isologo identificador del servicio.
  - 2) **Información clara y accesible sobre horarios, rutas y precios:** se mantendrá información actualizada a través de los medios que resulten más convenientes para el usuario.
  - 3) **Acceso para personas con discapacidad:** Se deberá reservar el uso de los dos primeros asientos de la hilera derecha para el uso prioritario de personas con discapacidad, embarazadas y adultos mayores, tal lo dispuesto en el Art. 1, Ordenanza 159-C-88.
  - 4) **Puntualidad y regularidad horaria:** los vehículos deben llegar a las paradas y destinos programados a la hora prevista, minimizando los tiempos de espera de los pasajeros. Los horarios de paso deben ser fijos y la frecuencia de paso debe ser regular y predecible. El

JSRN		 <b>Concejo Municipal</b> Municipalidad de San Carlos de Bariloche "Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida" (Ordenanza 1421-CM-04)
------	--	---



- servicio debe ser consistente en términos de calidad y frecuencia.
- 5) **Opciones de pago variadas:** debe ofrecerse a los pasajeros la posibilidad de abonar el pasaje de maneras diversas, prefiriendo el pago electrónico por razones de seguridad. Las prestatarias podrán ofrecer el cobro de abonos mensuales, y la posibilidad de reserva de asiento previo al viaje.
  - 6) **Seguridad:** Conductores con licencias habilitantes, auxiliares a bordo, protocolos de emergencia establecidos.
  - 7) **Comodidad:** vehículos cómodos y limpios, equipados con asientos adecuados y cinturones de seguridad individuales. Está prohibido el transporte de pasajeros parados en ninguna parte del recorrido.
  - 8) **Versatilidad:** Las rutas deberán privilegiar la conexión con otros medios de transporte público en vigencia o a habilitarse a futuro.

Art. 4º) **Definición de Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros:** Los Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros son personas físicas o jurídicas que, en forma individual o asociada, operan este tipo de vehículos en rutas y horarios predeterminados.

La prestación del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros será exclusiva para aquellos Prestadores que obtengan una habilitación especial, que será tramitada ante la autoridad de aplicación.

No podrán habilitarse más de tres (3) transfers por Prestador.

La prestación del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros que define esta ordenanza será incompatible con la prestación de servicios turísticos.

Art. 5º) **Registro de Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros:** La autoridad de aplicación realizará el Registro de Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros. Se aprueba el Anexo I que indica las características de dicho Registro.

Art. 6º) **Habilitación Especial:** La habilitación especial para el Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros tendrá una vigencia determinada de 12 (doce) meses. Las habilitaciones podrán ser renovadas por un período idéntico, siempre que cumplan con los requisitos que determine

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)



la autoridad de aplicación.

Al momento de la habilitación, el Prestador deberá indicar la ruta a cumplir, la que deberá ser sostenida durante toda la vigencia de la habilitación, o hasta que el Prestador solicite la baja de la misma. La falta de cumplimiento de esta condición, podrá ser sancionada a través de una multa dispuesta por la autoridad de aplicación.

**Art. 7º) Obligaciones de los Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros:** Los Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros tendrán las siguientes obligaciones:

1. Mantener en todo momento los vehículos en condiciones óptimas de funcionamiento y con las revisiones técnicas necesarias vigentes.
2. Respetar las normas de accesibilidad y favorecer que el servicio sea inclusivo para personas con movilidad reducida.
3. Mantener actualizados los registros de operación, que incluyan datos sobre la cantidad de pasajeros transportados, rutas, incidencias y tiempos de operación, los cuales deberán ser reportados periódicamente a la autoridad competente.
4. Garantizar que los conductores y empleados reciban capacitación continua en materia de atención al usuario y seguridad vial.
5. Priorizar la contratación de mano de obra local para la operación de los vehículos y la gestión del servicio.

**Art. 8º) Aspectos tarifarios:** La autoridad de aplicación será la encargada de establecer las tarifas que podrán cobrar los Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros, conforme a criterios técnicos y económicos. Se aprueba el Anexo II que indica las características que definen el aspecto tarifario.

**Art. 9º) Fiscalización y Control:** La autoridad competente tendrá la potestad de fiscalizar y controlar el correcto cumplimiento de las condiciones establecidas en las habilitaciones especiales, pudiendo imponer sanciones y multas en caso de incumplimiento, o proceder a la revocación de la habilitación en situaciones graves o reiteradas de incumplimiento.

JSRN



**Concejo Municipal**  
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

"Donar órganos, tejidos y sangre, es Donar Vida"  
(Ordenanza 1421-CM-04)



Art. 10º) **Determinación de rutas de circulación:** Las rutas elegidas por las Prestadores del Servicio Diferencial de Transporte de Pasajeros podrán ser:

1. **Rutas complementarias:** son los trayectos que refuerzan o alimentan la circulación de los sistemas de transporte masivo en zonas periféricas o de baja densidad poblacional. Las rutas complementarias podrán coordinarse con los operadores de transporte masivo para asegurar la integración modal y evitar la superposición innecesaria de servicios.
2. **Rutas diferenciales:** son trayectos específicos de difícil acceso o que no justifican el uso de colectivos de gran porte, las cuales podrán ser identificadas por parte de la autoridad de aplicación con un criterio de exclusividad para los Prestadores que las exploten.
3. **Rutas servicio expreso:** los servicios expresos son aquellos trayectos complementarios o diferenciales caracterizados por la supresión de paradas, pudiendo o no utilizarse recorridos alternativos permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio. En el caso de utilizarse recorridos alternativos las paradas de ascenso y descenso deberán situarse obligatoriamente sobre la traza autorizada para los servicios a cargo del prestador, quedando expresamente prohibida toda parada fuera de aquella.

En caso que sea necesario, la autoridad de aplicación podrá revisar el cupo de Prestadores que circularán por las distintas rutas, en función a criterios técnicos.

Art. 11º) La autoridad de aplicación deberá reglamentar los aspectos operativos de la presente ordenanza en un plazo de hasta sesenta (60) días.

Art. 12º) Comuníquese. Publíquese en el Boletín Oficial. Cumplido, archívese.