



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

RESOLUCIÓN N.º 111/SECT/25

Buenos Aires, 11 de julio de 2025

VISTO: La Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ley Nacional 26.740, las Leyes 2.148, 2.930, y 6.684 (texto consolidado por Ley 6.764), los Decretos 387/23 y 44/25, las Resoluciones 305/LCABA/24, 634/SECTTRANS/17, 668/SECTOP/22, 23/SECT/24, 36/SECT/25, 41/SECT/25, 67/SECT/25, 70/SECT/25, 89/SECT/25, 93/SECT/25, 102/SECT/25 y 103/SECT/25 y el Expediente EX-2025-28319075-GCABA-SSPMSV, y

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su Título 2º Capítulo 4º, dispone los lineamientos y objetivos de la política de planeamiento y gestión del ambiente urbano y promueve, entre otros aspectos, la seguridad vial, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte;

Que la Ley 2.930 “Plan Urbano Ambiental” establece en su artículo 7º “Transporte y Movilidad”, que el propósito del plan es “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”;

Que en ese sentido, se establecen como lineamientos, entre otros, la promoción de formas energéticas menos contaminantes, a través del reemplazo por energías renovables (inciso I.2) del artículo 7º);

Que en ese marco, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires viene desarrollando el Plan de Movilidad Sustentable, mediante el cual se propende que los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires puedan trasladarse de manera rápida, segura y ordenada, contribuyendo, además, a una mejor calidad ambiental;

Que vinculado a ello, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires implementó el Plan de Movilidad Limpia cuyos principales ejes radican en: (i) La desaceleración del crecimiento del parque automotor particular, a través de la mejora en la oferta del transporte público y de la promoción de la movilidad compartida; (ii) La incorporación de combustibles limpios o la restricción al diésel de alto azufre; (iii) La incorporación de tecnologías limpias en vehículos de alto grado de utilización como los colectivos, camiones y utilitarios livianos; y (iv) La mejora de la eficiencia energética, para que, con un menor consumo de combustible, se pueda realizar la misma distancia;

Que en ese contexto, uno de los principales programas ejecutados en el marco del Plan de Movilidad Limpia fue el Programa de Prueba Piloto de Buses de Tecnología Limpia, creado por medio de la Resolución N° 634/SECTTRANS/17, cuyo objetivo fue la evaluación de la viabilidad técnica, operativa, económica, y ambiental, de colectivos de bajas emisiones, y el entendimiento del potencial de una adopción a mayor escala;

Que de la experiencia colectada de los vehículos eléctricos utilizados en el marco de la implementación del Programa de Prueba Piloto de Buses de Tecnología Limpia, se destacó que los mismos presentaron un excelente potencial para la reducción de



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

dióxido de carbono (CO₂) emitido a la atmósfera siempre y cuando se cuente con una matriz de producción y distribución eléctrica limpia y eficiente. Además, el reemplazo de una unidad a combustión por una eléctrica generó una reducción total de agentes contaminantes del aire como el material particulado y óxidos nitrosos debido a la emisión cero in-situ durante la operación de esta última;

Que la referida Prueba Piloto acortó la distancia existente entre la tecnología eléctrica y el sistema de transporte de colectivos que opera actualmente en territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo un proyecto que permitió el acercamiento a lo novedoso y a la experimentación de primera mano de la operación de estos vehículos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que en esa misma línea, posteriormente se implementó la Prueba Piloto de Buses Eléctricos para la “Cumbre Mundial de Alcaldes de C40” autorizada por Resolución N° 668/SECTOP/22, que se llevó a cabo entre los días 19 y 21 de octubre de 2022 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y reunió a alcaldes, líderes empresariales, personas influyentes a nivel mundial, filántropos, activistas, líderes juveniles, científicos y residentes, con el fin de mostrar el progreso en el cumplimiento de sus compromisos climáticos;

Que uno de los objetivos principales de la prueba piloto consistió en disminuir la huella de carbono de todas las actividades llevadas a cabo, es decir, evitar lo más posible, la generación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), en concordancia con uno de los principales ejes estratégicos de los planes del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como es el de mitigar, a través de acciones determinadas, el impacto del Cambio Climático en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que los resultados obtenidos fueron de gran utilidad para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires permitiendo recabar información valiosa que posibilitó visualizar las barreras y comprender los desafíos de la electrificación de la flota de buses urbanos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que asimismo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha asumido el compromiso de ser una Ciudad carbono neutral, resiliente e inclusiva para el año 2050, desarrollando el Plan de Acción Climática 2050 (PAC) como parte del proceso de revisión y actualización de los planes anteriores;

Que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires casi el cien por ciento (100%) de los colectivos utiliza combustible diésel, que genera aporte de gases de efecto invernadero, emite otros contaminantes que afectan la calidad del aire y genera ruidos molestos. El cambio tecnológico en los colectivos urbanos es un desafío que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha decidido encarar para alcanzar un transporte masivo libre de emisiones;

Que el Plan de Acción Climática 2050 (PAC) impone reducir las emisiones mediante la transición energética del transporte y la generación distribuida, el uso racional y más eficiente de la energía, el fomento de la economía circular y la gestión inteligente de los residuos;

Que la meta global del referido Plan, en relación al traslado de pasajeros por automotor, es llegar al año 2050 con el cien por ciento (100%) de la flota automotor con cero (0) emisiones;

Que la migración de tecnologías limpias en el transporte por automotor, permitirá reducir las emisiones de este sector, alcanzando en el largo plazo flotas de bajas emisiones;

Que con tales objetivos, mediante la Resolución 23/SECT/24 del 10 de mayo de 2024,



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

se autorizó la realización de la Prueba Piloto denominada "Movilidad Urbana de Buses Eléctricos (MiniMUBE)", en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la que tiene por objeto la implementación de un servicio de transporte de pasajeros por automotor eficiente, seguro, accesible, y amigable con el ambiente, conectando la zona de Puerto Madero Sur con la Plaza San Martín, en el barrio de Retiro;

Que el servicio de transporte autorizado mediante la Prueba Piloto denominada "Movilidad Urbana de Buses Eléctricos (MiniMUBE)" discurre en el microcentro de la Ciudad y es prestado con vehículos a propulsión 100% eléctrica;

Que los objetivos de dicha prueba piloto consisten en la incorporación a la trama urbana de minibuses eléctricos para cubrir las necesidades de traslado y movilidad de los vecinos y demás personas que se movilizan por una zona que posee bajo nivel de cobertura;

Que además, esta nueva tipología de traslado de pasajeros funciona no sólo para resolver aspectos vinculados a la movilidad de las personas que transitan por la zona, sino que también, se constituye como complemento de los servicios existentes (subtes, trenes y colectivos), y, por otro lado, sirve para recabar experiencias y evaluar nuevas modalidades de vehículos de transporte de pasajeros en ómnibus;

Que si bien este novedoso servicio aún no cuenta con resultados definitivos, en esta primera etapa de implementación, se observa una positiva aceptación por el público usuario, transportando el primer mes 65.000 pasajeros, con una valoración positiva del nivel del servicio por encima del 90%, viéndose reducido los niveles de ruido en el microcentro y casco histórico de la Ciudad, mejorando la accesibilidad y conectividad con el resto de la red, sin emisiones de gases de efecto invernadero;

Que por otro lado, y también en el marco del Plan de Acción Climática 2050 (PAC), el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se encuentra abocado a la adopción de nuevas tecnologías en materia de transporte automotor de pasajeros mediante la utilización de autobuses 0 km. totalmente eléctricos, con capacidad transportativa convencional e intermedia y sus respectivos equipos de carga;

Que mediante la Ley Nacional 26.740, por la que se ratificó la transferencia de los servicios de transporte subterráneo y el premetro a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previamente convenida en el Acta Acuerdo del 3 de enero de 2012, se determinó que le corresponde a la Ciudad ejercer en forma exclusiva la competencia y fiscalización de los servicios públicos de transporte de pasajeros, a nivel subterráneos y premetro; de transporte automotor y de tranvía cuya prestación corresponda al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que con fecha 3 de septiembre de 2024 se suscribió entre el Estado Nacional y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el Acta Acuerdo que tiene como objeto la transferencia de las competencias, por parte del Estado Nacional a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de las líneas de colectivos que poseen recorrido íntegramente dentro del territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires correspondientes al Grupo Tarifario Distrito Federal;

Que la referida Acta Acuerdo fue aprobada mediante Resolución 305 del 26 de septiembre de 2024 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que la transferencia objeto del acuerdo referenciado implica el traspaso respecto a la regulación, control y fiscalización del servicio público de transporte automotor de pasajeros de las líneas: 4, 6, 7, 12, 23, 25, 26, 34, 39, 42, 44, 47, 50, 61, 62, 64, 65, 68, 76, 84, 90, 99, 102, 106, 107, 108, 109, 115, 118, 132, 151;

Que corresponde a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la fijación de las tarifas,



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

compensaciones y/o subsidios, la planificación, implementación y ejecución de los servicios, la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios, modalidades, parque móvil y cualquier otro parámetro operativo que implique una modificación en la oferta del servicio;

Que por conducto de la Resolución 41/SECT/25 se creó el Registro Único del Transporte Automotor de Pasajeros (R.U.T.A.P.), el cual funciona en la órbita de esta Secretaría de Transporte, en el que se deben inscribir las empresas explotantes de los servicios y se deben registrar los vehículos que se afecten a los servicios;

Que en el mundo se están llevando a cabo grandes esfuerzos para reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir la contaminación en las grandes urbes;

Que en línea con estos objetivos, el transporte urbano de pasajeros por automotor está migrando a motorizaciones más amigables con el ambiente;

Que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a partir de la asunción de las competencias sobre las líneas de transporte automotor de pasajeros de su jurisdicción ha ido reglamentando una serie de medidas tendientes a lograr mayor seguridad, mitigar el impacto ambiental, y mejorar la calidad del servicio;

Que en este orden de ideas, desde la Secretaría de Transporte se han dictado una serie de normas como la Resolución 67/SECT/25 que estableció la norma IRAM 3810 para mejorar la seguridad vial en las empresas de transporte, además de las Resoluciones 36/SECT/25 y 89/SECT/25 que reglamentaron los dispositivos de monitoreo y los sistemas de ADAS de seguridad activa y pasiva, y por imperio de la Resolución 70/SECT/25 se estableció un cronograma para la adecuación de la antigüedad, con el objetivo que los buses de la Ciudad de Buenos Aires no superen los diez (10) años de antigüedad;

Que la migración de tecnologías limpias en el transporte por automotor de pasajeros, permitirá reducir las emisiones de este sector, alcanzando en el largo plazo, flotas de bajas emisiones;

Que en la actualidad, la propulsión típica de los buses urbanos se realiza a través de motorizaciones diesel con tecnologías de reducción emisiones contaminantes "Euro V", que garantizan niveles razonables de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero;

Que, sin embargo, es posible una mejora cualitativa, con la aplicación de nuevas tecnologías en materia de motorización;

Que, las unidades eléctricas a batería se presentan como una alternativa superadora, ya que se trata de buses que no generan emisiones contaminantes durante su operación y que, además, contribuyen con una reducción sustantiva del ruido;

Que por su lado, habida cuenta de las reservas de gas natural que posee la Argentina y el vigoroso desarrollo de esta oferta energética para el corto y mediano plazo, no puede soslayarse lo que se denominan tecnologías de transición para la descarbonización del transporte;

Que en la actualidad existe un desarrollo de buses a gas natural comprimido, de última tecnología, que garantiza motorizaciones confiables, con niveles de emisiones de óxidos de nitrógeno y material particulado muy inferiores a las que generan las motorizaciones tradicionales. Además los buses a GNC presentan niveles de ruido más contenidos;

Que la Secretaría de Transporte en ejercicio de sus competencias, mediante la Resolución 93/SECT/25 aprobó el "Régimen de Compensaciones Tarifarias" con



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

destino a las líneas de transporte público de jurisdicción de la Ciudad, instruyendo en el artículo 2° a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial a elaborar el marco regulatorio específico de dicho Régimen, debiendo contemplar, entre otros aspectos, la metodología de cálculo de costos, los criterios de distribución de las compensaciones y los manuales de procedimiento aplicables;

Que, mediante las Resoluciones 102/SECT/25 y 103/SECT/25 se aprobó la “Metodología de Cálculo de Costos de Explotación del Transporte Público Colectivo de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” y “Metodología para la Construcción de Tarifas Teóricas de Referencia Ajustadas” respectivamente;

Que, las citadas normas, con el objetivo de generar incentivos concretos que propendan a la sustentabilidad, mediante la incorporación de tecnologías más eficientes y sostenibles, presenta una metodología que contempla a los vehículos que operan con gas natural comprimido (GNC) y energía eléctrica, ponderando su incidencia en el parque móvil y adecuando los valores de consumo y rendimiento a cada tipo de energía;

Que la adopción de las tecnologías enunciadas, requieren de previsión y de realizar las obras de infraestructura pertinentes en los predios afectados a la internación de cabeceras;

Que, en efecto, la operación de buses eléctricos requiere la instalación de “electrolineras”, las cuales deben contar con suministro de energía eléctrica de alta potencia, con todas las implicancias técnicas y de infraestructura que ello conlleva;

Que, en el caso de los buses a gas natural comprimido, es aconsejable contar con estación de carga cautiva, para facilitar la operación, lo que requiere desarrollar las obras de instalaciones para la provisión de gas, los equipos destinados a la compresión y almacenamiento y los equipos surtidores;

Que en ambos casos, resulta pertinente establecer un plazo razonable para que las empresas, analicen la tecnología más conveniente y desarrollen las obras de infraestructuras necesarias para la operación;

Que la Gerencia Operativa de Nuevas Tecnologías y Cambio Energético, de la Subsecretaría Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, de esta Secretaría de Transporte, ha tomado intervención en el marco de sus competencias;

Que la Dirección General de Diseño y Planificación de la Movilidad y la Dirección General de Transporte Colectivo de Pasajeros, ambas dependientes de la Subsecretaría Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, de esta Secretaría de Transporte, han tomado la debida intervención;

Que la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial dependiente de esta Secretaría ha tomado la intervención de su competencia, compartiendo el criterio expuesto por la Gerencia Operativa de Nuevas Tecnologías y Cambio Energético y las mentadas Direcciones Generales;

Que por medio de la Ley 6.684, se establecieron los Ministerios del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contemplando entre ellos, al Ministerio de Infraestructura;

Que posteriormente, por Decreto 387/23 y sus modificatorios, se aprobó la estructura orgánico funcional dependiente del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contemplando a la Secretaría de Transporte, bajo la órbita del referido Ministerio de Infraestructura;

Que el Decreto 44/25 estableció que esta Secretaría de Transporte tiene entre sus



Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

responsabilidades primarias la de “Entender en la regulación y control del transporte en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” y la de “Desarrollar estrategias integrales que promuevan un sistema de transporte público eficiente, seguro y accesible para todos los ciudadanos y diseñar e implementar políticas para mejorar el transporte urbano, incluyendo la gestión de planes de movilidad sostenible”; así como la de desempeñarse como Autoridad de Aplicación del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobado por Ley N° 2.148 (texto consolidado por Ley N° 6.764).

Que la Gerencia Operativa Nuevas Tecnologías y Cambio Energético, la Dirección General de Transporte Colectivo de Pasajeros, y la Dirección General de Seguridad Vial dependientes de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, como también la Gerencia Operativa Permisos de Transporte de Colectivo, dependiente de la Dirección General Gestión de Servicios de la Movilidad de la Subsecretaría de Gestión y Control de la Movilidad, todas pertenecientes a esta Secretaría, han tomado intervención en el marco de sus competencias;

Que conforme lo expuesto, corresponde dictar el acto administrativo que apruebe la implementación de vehículos que utilicen energías limpias destinados al servicio de transporte colectivo de pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, lo que reportará beneficios directos para aquellos pasajeros que los utilicen en sus traslados, y beneficios indirectos para el conjunto de la comunidad, entre los que se incluye la disminución en la generación de ruidos, de emisiones gaseosas y de material particulado, en comparación con buses propulsados con motorización diesel.

Por ello, y en uso de las facultades que le son propias,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Establecer que a partir del 1° de enero de 2027, las unidades CERO KILOMÉTRO (0 Km) que se registren ante el Registro Único del Transporte Automotor de Pasajeros (R.U.T.A.P.), afectadas a los servicios de transporte colectivo de pasajeros deberán contar con motorización a gas natural comprimido o eléctrica.

Las unidades convencionales con motor diesel que se encuentren habilitadas podrán permanecer prestando servicio hasta cumplir su antigüedad máxima.

ARTÍCULO 2°.- La presente resolución entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

ARTÍCULO 3°.- Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, comunicar a la Subsecretaría Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a la Subsecretaría Gestión y Control de la Movilidad, a la Dirección General Cuerpo Agentes de Tránsito, al Ente Único Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía de la Nación, a la Agencia de Control de Concesiones y Servicios Públicos de Transporte y a las asociaciones gremio empresarias representativas del transporte automotor de pasajeros. Cumplido, archivar. **Krantzer**