

Resolución N° 635/2022
Ministerio de Transporte de la Nación.

Boletín Oficial de la Nación.

Fecha de publicación: 28/09/2022

Buenos Aires, 26 de septiembre del 2022.-

VISTO el Expediente N° EX-2022-82730517- -APN-DGD#MTR, las Leyes Nros. 22.520 (T.O. Decreto N° 438/92), 23.778, 24.295, 24.449, 25.438, 25.675, 27.132, 27.270 y 27.520, el Decreto N° 50 del 19 de diciembre de 2020, modificado por el Decreto N° 335 del 4 de abril de 2020, y el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 892 del 13 de noviembre de 2020, y la Resolución N° 70 del 25 de septiembre de 2015 de la ASAMBLEA GENERAL de la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, y

CONSIDERANDO:

Que por la Ley de Ministerios N° 22.520 (T.O. Decreto N° 438/92) se establece que el MINISTERIO DE TRANSPORTE tiene competencia en todo lo inherente al transporte aéreo, ferroviario, automotor, fluvial y marítimo y, en particular, para entender en la determinación de los objetivos y políticas del transporte; ejecutar los planes, programas y proyectos del área de su competencia; entender en la investigación y desarrollo tecnológico en las distintas áreas de su competencia; entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte; ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia; entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte aéreo y terrestre, así como en su regulación y coordinación; y entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte.

Que, asimismo, de conformidad con la Ley de Ministerios N° 22.520 (T.O. Decreto N° 438/92), compete al MINISTERIO DE TRANSPORTE realizar, promover y auspiciar las investigaciones científico tecnológicas, asesorar y asistir técnicamente en el área de su competencia e intervenir en las acciones tendientes a lograr la efectiva integración regional del territorio, conforme las pautas que determine la política nacional de ordenamiento territorial.

Que la Ley N° 24.449 establece los principios básicos vinculados a la operatividad del transporte terrestre, los requisitos técnicos de los vehículos, las condiciones operativas, la estructura vial y el impacto al medio ambiente, en los aspectos inherentes a la actividad de tránsito.

Que por la Resolución N° 70 del 25 de septiembre de 2015 de la ASAMBLEA GENERAL de la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS se aprobó el documento “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, que plantea DIECISIETE (17) Objetivos de Desarrollo Sostenible y CIENTO SESENTA Y NUEVE (169) metas en favor de las personas, el planeta y la prosperidad, la paz y las alianzas.



Que, por el párrafo decimocuarto del documento “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, los Estados miembros declararon que el cambio climático es uno de los mayores retos de nuestra época y sus efectos adversos menoscaban la capacidad de todos los países para alcanzar el desarrollo sostenible.

Que por Ley N° 24.295 se aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptada en NUEVA YORK, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, el 9 de mayo de 1992, por cuyo artículo 2° los Estados partes determinaron como objetivo común la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático, y convinieron que ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.

Que por Ley N° 25.438 se aprobó el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, adoptado en la ciudad de KYOTO, JAPÓN, el 11 de diciembre de 1997, por el que se establecieron como objetivos de los Estados partes la reducción progresiva o eliminación gradual de las deficiencias del mercado, los incentivos fiscales, las exenciones tributarias y arancelarias y las subvenciones que sean contrarios al objetivo de esa convención en todos los sectores emisores de gases de efecto invernadero y aplicación de instrumentos de mercado para esos fines; el fomento de reformas apropiadas en los sectores pertinentes con el fin de promover unas políticas y medidas que limiten o reduzcan las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal Relativo a Sustancias que Agotan la Capa de Ozono (16 de septiembre de 1987, Montreal, Canadá), aprobado por la Ley N° 23.778.

Que por la Ley N° 27.270 se aprobó el Acuerdo de París, celebrado en la ciudad de PARÍS, REPÚBLICA FRANCESA, el 12 de diciembre de 2015, por el que los Estados partes se comprometieron a reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y establecieron como objetivos mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de DOS (2) grados Celsius con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a UN GRADO CON CINCO DÉCIMAS (1,5) grados Celsius con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ella reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático; aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

Que, de acuerdo a los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de Naciones Unidas (<https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>), en forma global y uniforme se reconoció que la emisión y acumulación de gases de efecto invernadero en la atmósfera están cambiando el clima a nivel mundial y con ello afectando





irremediablemente al ambiente, el bienestar y la salud de las personas, todo lo cual justifica que se piensen y ejecuten políticas públicas que minimicen sus consecuencias perjudiciales.

Que el sector del transporte, comprendiendo en su consideración el impacto de todas sus modalidades, incluyendo aquel proveniente de la movilidad particular, es uno de los principales generadores de emisiones de gases de efectos invernadero en el mundo y, por ende, también en nuestro país, tal como surge del Informe de Revisión de Políticas de Eficiencia Energética del Transporte (IF-2022-39722446-APNDIAT#MTR), por lo que es necesario elaborar planes que tiendan a reducir dichas emisiones, siendo la migración del sector hacia la implementación de nuevos combustibles y tecnologías una de las herramientas susceptibles de colaborar en el logro de dicho objetivo.

Que por la Ley General del Ambiente N° 25.675 se establecen los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sostenible y adecuada del ambiente, y se determina que la política ambiental nacional deberá cumplir, entre otros, con los objetivos de mantener el equilibrio y dinámica de los sistemas ecológicos y prevenir los efectos nocivos o peligrosos que las actividades antrópicas generan sobre el ambiente para posibilitar la sostenibilidad ecológica, económica y social del desarrollo.

Que por la Ley N° 27.520 se establecen los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar acciones, instrumentos y estrategias adecuadas de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático en todo el territorio nacional en los términos del artículo 41 de la Constitución Nacional.

Que, debido a la complejidad y extensión del sector del transporte, los cambios tecnológicos no pueden encararse desde un enfoque aislado sino que, por el contrario, y como surge del Informe de Revisión de Políticas de Eficiencia Energética del Transporte (IF-2022-39722446-APNDIAT#MTR), debe partirse de una política pública holística e integral que requiere del compromiso y trabajo arduo de todos los sectores involucrados, a efectos de incorporar a la matriz energética sectorial el uso de nuevos combustibles y tecnologías que signifiquen una real “descarbonización”.

Que resulta de especial interés que los transportes propulsados con motores que utilizan gas natural como combustible se ofrezcan como una alternativa potencialmente viable en el territorio nacional, dado que en la REPÚBLICA ARGENTINA se localiza la segunda reserva de gas no convencional del mundo (Vaca Muerta), conforme lo publicado por la Secretaría de Energía de la Nación (<https://www.argentina.gob.ar/economia/energia/vaca-muerta>), lo que se traduce en la disponibilidad de ese combustible gaseoso, como así también en la extensión de sus redes de distribución y despacho.

Que por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 892/20 se declaró de interés público nacional y como objetivo prioritario de la REPÚBLICA ARGENTINA la promoción de la producción del gas natural argentino.





Que, en este sentido, el MINISTERIO DE TRANSPORTE y el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS han celebrado un Acuerdo de Cooperación, suscripto el 5 de mayo de 2022 (CONVE-2022-44664360-APN-MTR), con el fin de establecer un ámbito de enlace para el abordaje de las temáticas vinculadas con sus respectivas competencias, en lo concerniente a los usuarios y potenciales usuarios del sistema de Gas Natural Vehicular.

Que el sector transporte se enfocará hacia el año 2030 en la intermodalidad y promoverá los criterios de optimización y eficiencia a través de la interacción virtuosa entre los diferentes medios de transporte, teniendo en cuenta su matriz energética, y en cumplimiento de los principios establecidos por la Ley N° 27.132.

Que, desde ese punto de vista, las acciones incardinadas a la transición energética deben encararse simultáneamente en el transporte ferroviario, terrestre, aéreo, fluvial y marítimo, así como en su infraestructura, para que estos sean sostenibles y resilientes al clima, evaluando los impactos a corto, mediano y largo plazo sobre los sistemas de transporte como consecuencia del cambio climático.

Que entre los objetivos de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, previstos en el Decreto N° 50/19, modificado por el Decreto N° 335/20, se encuentra el de entender en la elaboración y propuesta de las políticas nacionales y planes en materia de transporte automotor, ferroviario, aerocomercial, fluvial y marítimo, actividades portuarias y vías navegables e intermodalidad de los sistemas de transporte, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.

Que entre los objetivos de la UNIDAD DE GABINETE DE ASESORES del MINISTERIO DE TRANSPORTE, previstos en el Decreto N° 50/19, modificado por el Decreto N° 335/20, se encuentra el de entender en el diseño, elaboración y ejecución de planes, programas y proyectos de innovación inclusiva, tecnológica y de accesibilidad para el desarrollo sustentable y sostenible dentro de la Jurisdicción, en la aplicación de políticas públicas para las personas con discapacidad, diversidad de género, tercera edad, niñas, niños y adolescentes, así también destinadas a la ciudadanía en general, articulando acciones con las áreas y organismos competentes en el ámbito de su competencia.

Que, en este marco, la UNIDAD GABINETE DE ASESORES del MINISTERIO DE TRANSPORTE propicia la aprobación (IF-2022-93539962-APN-UGA#MTR) del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE con el objeto de impulsar la transición y eficiencia energética en el transporte y el tránsito, con miras a alcanzar la movilidad sostenible, y aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático, incorporando los criterios de sostenibilidad y resiliencia, y teniendo en cuenta las posibilidades energéticas que presenta cada zona de nuestro país.

Que, a los fines de la elaboración del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE se tuvo en consideración el Informe IF-2022-40423737-APN-DIAT#MTR de la DIRECCIÓN DE IMPACTO





AMBIENTAL DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, que cita diversos estudios desarrollados como insumos para la elaboración de la Estrategia o Plan de Acción Nacional para la Movilidad y el Cambio Climático conforme fuera establecido por la Ley de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global N° 27.520; cuyos datos técnicos recapitulan las labores realizadas en el marco del Gabinete Nacional de Cambio Climático durante los años 2020, 2021 y los primeros meses del año 2022 a fin de construir una versión revisada de un Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático.

Que de la ejecución de dicho plan se espera que contribuya a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del uso de vehículos motorizados, generando ahorros globales al sistema al aumentar el nivel de eficiencia energética en el transporte público de pasajeros y, a la vez, cuidar la salud humana.

Que, en función de las competencias asignadas a la UNIDAD GABINETE DE ASESORES del MINISTERIO DE TRANSPORTE por el Decreto N° 50/19, modificado por el Decreto N° 335/20, se estima necesario designarla como Autoridad de Aplicación del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE, la cual tendrá a su cargo la formulación de las normas aclaratorias y complementarias, el desarrollo de los programas previstos en el mismo, los actos de ejecución y su seguimiento y, conjuntamente con la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la elaboración de los convenios respectivos con las jurisdicciones, el sector privado y entes del sector público nacional, provincial y municipal a los fines de su implementación.

Que, asimismo, se considera oportuno encomendar a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE la incorporación al Plan Nacional de Transporte del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE, así como la realización de las adecuaciones que resultaren necesarias para la compatibilización de ambos planes y, en general, la colaboración con la Autoridad de Aplicación en el desarrollo de los lineamientos que resulten pertinentes a la implementación de los programas del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.

Que la aprobación del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE no generará erogaciones presupuestarias, entendiendo que los mecanismos de financiamiento que eventualmente se estipulen serán definidos y aprobados en cada programa en el marco del mismo.

Que la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia. Que la DIRECCIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia. Que la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.





Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia. Que la UNIDAD GABINETE DE ASESORES del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE DICTÁMENES de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) y el artículo 2° del Reglamento de Procedimientos Administrativos, aprobado por el Decreto Reglamentario N° 1759 del 3 de abril de 1972 (t.o. 2017).

Por ello,

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébase el PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE, cuyo objetivo es impulsar la transición y eficiencia energética en el transporte para alcanzar una movilidad sostenible, que aumente la capacidad de adaptación al cambio climático, incorporando criterios de sostenibilidad y resiliencia, acordes a las posibilidades energéticas que presenta cada zona de la REPÚBLICA ARGENTINA, que integra la presente resolución como su Anexo (IF-2022-93549992-APN-UGA#MTR).

ARTÍCULO 2°.- Establécese que la UNIDAD DE GABINETE DE ASESORES del MINISTERIO DE TRANSPORTE será la Autoridad de Aplicación del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE, y tendrá a su cargo la formulación de las normas aclaratorias y complementarias, el desarrollo de los programas previstos en el mismo, los actos de ejecución y su seguimiento y, conjuntamente con la SECRETARÍA DE ARTICULACIÓN INTERJURISDICCIONAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, la elaboración de los convenios respectivos con las jurisdicciones, el sector privado y entes del sector público nacional, provincial y municipal a los fines de su implementación.

ARTÍCULO 3°.- Encomiéndase a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE la incorporación al Plan Nacional de Transporte del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE que se aprueba por el artículo 1° de la presente resolución, así como la realización de las adecuaciones que resultaren necesarias para la compatibilización de ambos planes y, en general, la colaboración con la Autoridad de Aplicación establecida en el artículo 2° de esta norma en el desarrollo de los lineamientos que resulten pertinentes a la implementación de los programas del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.





ARISTARAIN
& ASOCIADOS

DERECHO AMBIENTAL

ARTÍCULO 4°.- Invítase a las provincias, municipios, la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, y a las jurisdicciones, organismos y entes del Sector Público Nacional a adherir a la presente resolución a los fines de lograr la plena implementación del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE SOSTENIBLE.
ARTÍCULO 5°.- La presente resolución entrará en vigencia el día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese, publíquese y dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

