Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

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

RESOLUCIÓN N.º 255/SECT/26

Buenos Aires, 24 de noviembre de 2026

VISTO: Las Leyes 2.148, 5.682 y 6.684; el Decreto 387/23; las Resoluciones 66/SECT/25, 204/SECT/26, 208/SECT/26, 219/SECT/26, 228/SECT/26, 240/SECT/26, 246/SECT/26, 247/SECT/26 y 253/SECT/26, Resolución 2026-55-APN-ST#MEC, y el Expediente EX-2026-52258719- -GCABA-DGTCP, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 5.682 incorporó al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires un Sistema de Tránsito Masivo, Rápido, Diferenciado y en Red para el transporte público por automotor de pasajeros denominado METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA), conocido mundialmente como BRT –Bus Rapid Transit Metrobús– en todo el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
Que el artículo 15.1.5 del mencionado código prevé que la traza del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA) comprende carriles exclusivos o preferenciales, ubicados en el centro de la calzada o adyacentes al cordón, junto con las terminales, estaciones y paradas propias del sistema, los que constituyen su infraestructura dedicada;
Que, asimismo, el artículo 15.1.3 del Código de Tránsito y Transporte dispone que el desarrollo del sistema se realizará en etapas progresivas, y su artículo 15.2.2 establece que el Poder Ejecutivo, a través de sus órganos competentes, realiza la ejecución e implementación progresiva del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA), incluida su infraestructura;
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 mediante la Resolución 66/SECT/25 del 3 de abril de 2025 se definió al Sistema TRAMBUS como el 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, el que coadyuvará a la integración intermodal;
Que en los considerandos de la citada Resolución 66/SECT/25 se destacó que el Sistema TRAMBUS se incorpora al METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA) y que su traza estará esencialmente constituida por carriles exclusivos y/o preferenciales ubicados en el centro de la calzada y/o adyacentes al cordón en calles y/o avenidas, sobre la cual se encontrarán las estaciones y/o paradas propias del Sistema;
Que el Sistema TRAMBUS se enmarca dentro de las directrices estipuladas en el Título Decimoquinto "DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR AUTOMOTOR MASIVO, RÁPIDO, DIFERENCIADO Y EN RED – METROBUS" del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobado por la Ley 2.148;
Que, en tal sentido, el Sistema TRAMBUS no constituye un modo de transporte

autónomo, sino que se concibe como un subsistema del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA) creado por la Ley 5.682;
Que en consecuencia, dicho Sistema TRAMBUS – Corredor T1 profundiza la renovación tecnológica del METROBÚS DE BUENOS AIRES (MBA) ampliando la Red, mediante la incorporación de un servicio de capacidad intermedia que utiliza energías limpias, que consolida y potencia el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
Que en tal contexto, mediante la Resolución 204/SECT/26 se estableció la implementación del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como servicio integrante del Sistema Integrado de Transporte (SIT) del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aprobado por Ley 2.148;
Que en tal sentido, la citada Resolución 204/SECT/26 aprobó el Programa del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, los Parámetros Operativos del Servicio, y la Sectorización y Configuración General del Sistema, entre otras cuestiones;
Que la mentada Resolución establece que las adecuaciones del tránsito vehicular y/o peatonal requeridas en la zona de influencia del Corredor T1, así como la instrumentación de los ajustes necesarios en la circulación y en el uso de la infraestructura para la correcta operación del Servicio del Sistema TRAMBUS, serán ejecutadas de manera progresiva y por etapas, las que deberán ser aprobadas mediante el dictado de los actos administrativos correspondientes;
Que la infraestructura dedicada del Corredor T1 del Sistema TRAMBUS se ha clasificado en cuanto a sus tipologías geométricas en carriles centrales y laterales, y paradores centrales y laterales, y en cuanto a su tipo de circulación, en carriles exclusivos, preferenciales y tramos de transición, conforme la Sectorización y Configuración General aprobada como Anexo III de la Resolución 204/SECT/26, modificado por la Resolución 219/SECT/26;
Que la previsión de una implementación progresiva por etapas responde a la necesidad de adecuar de manera gradual la infraestructura vial, la circulación vehicular y peatonal, el ordenamiento del tránsito y las condiciones operativas existentes en las distintas áreas comprendidas en la zona de influencia del Corredor T1, permitiendo articular las intervenciones necesarias con las condiciones concretas de movilidad y funcionamiento del espacio público;
Que por medio de la Resolución 208/SECT/26 se aprobó el tramo avenida Rivadavia, entre las calles Yatay e Hidalgo del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, establecido por la Resolución 204/SECT/26, incorporado a la traza del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA);
Que por conducto de la Resolución 228/SECT/26 se aprobó el tramo avenida Caseros, entre la calle Diógenes Taborda y la avenida La Plata, del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, establecido por la Resolución 204/SECT/26, incorporado a la traza del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA);
Que a través de la Resolución 240/SECT/26 se aprobaron los tramos calle Diógenes Taborda, entre la calle Uspallata y la avenida Caseros; Avenida Almafuerte, entre las calles Grito de Asencio y Uspallata/Los Patos; Avenida Sáenz, entre la calle Uspallata y la avenida Perito Moreno del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, establecido por la Resolución 204/SECT/26, incorporados a la traza del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA);
Que por Resolución 253/SECT/26 se aprobó la implementación de los tramos Avenida

Doctor Honorio Pueyrredón, entre la avenida Juan B. Justo y la calle Neuquén; Avenida Ángel Gallardo, entre la avenida Acoyte y la avenida Doctor Honorio Pueyrredón; Calle Neuquén, entre la avenida Doctor Honorio Pueyrredón y la avenida Acoyte; Avenida Acoyte, entre la avenida Ángel Gallardo y la avenida Rivadavia; Avenida José María Moreno, entre la avenida Rivadavia y la calle Formosa, que forman parte del Sistema TRAMBUS – Corredor T1, establecido por la Resolución 204/SECT/26, incorporados a la traza del METROBUS DE BUENOS AIRES (MBA), y de sus carriles exclusivos;
Que mediante la Resolución 247/SECT/26 se establece sentido único de circulación de la Avenida Acoyte desde Neuquén hacia Avenida Díaz Vélez y por Resolución 246/SECT/26 se asigna a la calle Juan Bautista Ambrosetti mano única desde la calle Arturo Jaureche hasta la Avenida Rivadavia, lo que requiere modificar los recorridos autorizados de las Líneas de Autotransporte Público de Pasajeros Nros. 55 y 145, las cuales deberán adecuar sus itinerarios a fin de operar según este nuevo esquema circulatorio para transitar en sentido al Norte por la Avenida Acoyte, mientras que en sentido al Sur deberán hacerlo por la calle Juan Bautista Ambrosetti;
Que las Líneas de colectivo Nros. 55 y 145 se encuentra bajo Jurisdicción Nacional, por lo tanto y toda vez que la modificación de recorridos responde a cuestiones de tránsito, el trámite queda exceptuado del procedimiento de la Resolución 2026-55-APN-ST#MEC;
Que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene competencias para resolver modificaciones de recorridos de Líneas de Autotransporte Público de Pasajeros de Jurisdicción Nacional, "ad-referéndum" de la autoridad nacional correspondiente;
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 Movilidad e Infraestructura;
Que por el Decreto 387/23, se aprobó la estructura orgánica funcional dependiente del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, contemplando a esta Secretaría de Transporte, como órgano dependiente del referido Ministerio de Movilidad e Infraestructura;
Que el citado Decreto establece, entre las responsabilidades primarias de esta Secretaría de Transporte, las de entender en la regulación y control del transporte en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, instrumentar políticas, planes y proyectos de ordenamiento y mejora del sistema de transporte de pasajeros y de carga, y entender en los aspectos relacionados con el transporte, la circulación peatonal y vehicular, con base en las políticas de desarrollo económico, ambiental y social de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre otras;
Que consecuentemente, corresponde dictar el acto administrativo que autorice la adecuación de la circulación referida de las Líneas de Autotransporte Público de Pasajeros de Jurisdicción Nacional Nros. 55 y 145.
Por ello, y en uso de las facultades que le son propias,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE
RESUELVE:

Artículo 1°.– Modificar el recorrido de la Línea de Autotransporte Público de Pasajeros de Jurisdicción Nacional Nº 55 operada por la empresa ALMAFUERTE S.A.T.A.C.I.,

"ad referéndum" de lo que oportunamente disponga la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, según el siguiente detalle:

Línea N° 55 Recorridos A y B

IDA a MORÓN (PROVINCIA DE BUENOS AIRES): por su ruta, LEOPOLDO MARECHAL, JUAN BAUTISTA AMBROSETTI, AVENIDA RIVADAVIA, ingreso a carriles exclusivos CENTRO DE TRASBORDO FLORES a la altura de la calle CARACAS, su ruta.

REGRESO A BARRANCAS DE BELGRANO: Sin modificación.

Artículo 2°.- Modificar el recorrido de la Línea de Autotransporte Público de Pasajeros de Jurisdicción Nacional Nº 145 operada por la empresa ROSARIO GUARANÍ S.A., "ad referéndum" de lo que oportunamente disponga la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía de la Nación, según el siguiente detalle:

Línea N° 145 Recorridos A, B y C

IDA A VILLA ALBERTINA (Recorridos A y B) e IDA a MERCADO CENTRAL (Recorrido C): por su ruta, JUAN BAUTISTA AMBROSETTI, AVENIDA RIVADAVIA, ingreso a carriles exclusivos CENTRO DE TRASBORDO FLORES a la altura de la calle CARACAS, su ruta.

REGRESO A PLAZA ITALIA: Sin modificación.

Artículo 3°.- Establecer que lo dispuesto en los Artículos 1° y 2° de la presente Resolución entrará en vigencia una vez instalada la señalización vial correspondiente.
Artículo 4°.- Publicar en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires. Comunicar a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía de la Nación, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a Nación Servicios Sociedad Anónima, a la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, a la Subsecretaría de Gestión y Control de la Movilidad, a la Secretaría de Tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a la Dirección General Transporte Colectivo de Pasajeros, a la Dirección General Cuerpo de Agentes de Tránsito, a la Gerencia Operativa de Permisos de Transporte de Colectivos, al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a las Juntas Comunales N° 6 y 15 y notificar a las empresas de Autotransporte Público de Pasajeros ALMAFUERTE S.A.T.A.C.I y ROSARIO GUARANÍ S.A.. Cumplido, archivar. **Krantzer**