

Autodiagnóstico Inicial para la elaboración de Términos de Referencia para la contratación del servicio de consultoría de Recolección y Análisis de información para el Diagnóstico de Movilidad Sostenible y Diseño de Plan de Movilidad Urbana de [Ciudad]

Implementado por

Créditos

Equipo Secretaría de Transporte de la Nación

Maria Pilar Trejo

Juan Ruarte

Carlos de Candia

Financiado por el Ministerio Federal Alemán de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) a través de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Equipo consultor Asociación Sustentar

Lucila Capelli

Fernando Dubrosky

Sebastian Anapolsky

Martina Pugno

Sol Petrocelli

Juan Amieva

Carolina Chantrill

Lara Vivono

Malena Hoffmann

Expertos consultados

Mariel Figueroa

Agustina Gantuz

Nerina Manganelli

Micaela Favaro Leuci

Andres Michel

Nestor Griñón

Carlos Romero Gressi

Lala Céspedes

Juan del Valle

Mariana Campbell

Leonardo Palau

Guillermo Bochatón

Paco Ortiz

José Barbero

Pompilio Sartori

Gonzalo Carus

Alexis Picón

Leonel Rico

Marina Moscoso

Patricia Calderon

Andrea Magnani

Pilar Bueno

Hector Floriani

Pablo Fiorio

1. Introducción	1
2. Autodiagnóstico Inicial	1
2.1. Objetivo del autodiagnóstico inicial	1
2.2. Instrucciones de uso	1
2.3. Responsables por sección	2
2.4. Sección 1. Contexto del proceso de planificación de movilidad urbana	4
1. Objetivo del proceso	4
2. Caracterización de la ciudad	5
3. Generadores de viajes	10
4. Oferta de movilidad	11
5. Gobernanza y capacidades institucionales vinculadas a la gestión de la movilidad urbana sostenible	14
6. Normativa	17
7. Presupuesto	20
2.5. Sección 2. Relevamiento de datos	23
8. Datos disponibles	23
2.6. Sección 3. Estrategias de movilidad sostenible	26
9. Estrategias de movilidad sostenible	26
2.7. Sección 4. Desafíos urbanos	29
10. Principales desafíos urbanos identificados	29
2.8. Matriz de resultados	31

1. Introducción

El presente documento tiene como propósito orientar a las ciudades argentinas en la elaboración de **Términos de Referencia (TdR)** que se ajusten a sus realidades y necesidades. Estos TdR permitirán contratar servicios de recolección y análisis de información indispensables para desarrollar un **Diagnóstico de Movilidad Urbana** sólido y, a partir de él, avanzar en el diseño de su propio **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**.

Se recomienda completar el autodiagnóstico inicial en una **reunión breve**, con la participación de un **equipo interdisciplinario** integrado por áreas de gobierno clave y afines a la movilidad. El municipio podrá contar con apoyo externo si así lo requiere.

2. Autodiagnóstico Inicial

2.1. Objetivo del autodiagnóstico inicial

El presente instrumento tiene por objeto **valorar de manera estructurada y preliminar la situación actual de la movilidad urbana** en ciudades argentinas, constituyéndose en el primer paso para establecer una línea de base que oriente cualquier proceso de planificación en el marco de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Se trata de un **instrumento autogestionado**, diseñado específicamente para que funcionarios y equipos técnicos de las ciudades puedan obtener un punto de partida claro y ordenado sobre el estado de situación de su territorio.

No busca ser exhaustivo, es un **ejercicio ágil y práctico** que permite una mirada **general y transversal** de la movilidad, evitando que dimensiones relevantes para la gestión de un PMUS queden fuera de consideración.

Desde una visión **transversal e integrada** —que contempla datos existentes, análisis temáticos, capacidades institucionales y contextos locales—, el autodiagnóstico inicial funcionará como **insumo clave** para la elaboración de **Términos de Referencia (TdR)** adecuados, destinados a contratar servicios de recolección y análisis de información, así como las vinculadas al diseño del PMUS.

2.2. Instrucciones de uso

Esta herramienta tiene como objetivo permitir que las ciudades, de manera simple, guiada y autogestionada, puedan identificar el estado de situación preliminar de la movilidad urbana en su territorio.

El autodiagnóstico inicial se organiza en cuatro secciones, que abordan:

1. Contexto del proceso de planificación
2. Relevamiento y disponibilidad de datos

3. Estrategias y políticas de movilidad sostenible
4. Desafíos urbanos prioritarios vinculados a la movilidad

Cada sección incorpora dimensiones específicas que requieren ser consideradas en esta instancia de autodiagnóstico inicial para obtener una visión integral, coherente y comparable sobre la situación de cada ciudad.

Una vez completado el análisis, cada dimensión arrojará una valoración del nivel de desarrollo que surge de la interpretación de las respuestas y del conocimiento de quienes realizan el autodiagnóstico. Si bien la tabla de referencia orienta este proceso, no determina un resultado automático ni fijo.

Esta valoración constituye un insumo crítico para que los tomadores de decisión definan TdR ajustados, orientados a la contratación de consultorías tanto para la recolección y análisis de información como para el diseño del PMUS de la ciudad en estudio.

2.3. Responsables por sección

Dimensión	Sección/Tema	Roles Clave Responsables
1. Objetivo del proceso	Metas, alineación con marcos normativos y fondos.	Tomadores de decisión / Decisores políticos
2. Caracterización de la ciudad	Datos generales (población, tipo de ciudad), desafíos territoriales, comunicación y digitalización (SIG, Catastro).	Coordinador del Autodiagnóstico Inicial / Dirección de Planificación
3. Generadores de viajes	Inventario y uso de polos de atracción de viajes.	Dirección de Movilidad / Dirección de Planificación
4. Oferta de movilidad	Sistemas de transporte público, bicicletas, percepción ciudadana.	Dirección de Transporte / Dirección de Movilidad
5. Gobernanza y capacidades	Coordinación, recursos, articulación interna y externa.	Decisores Políticos / Dirección de Movilidad
6. Normativa	Marcos regulatorios (tránsito, TPP, antigüedad), planes de movilidad.	Dirección de Movilidad / Asesoría Legal
7. Presupuesto	Partidas presupuestarias específicas y fuentes de financiamiento.	Decisores Políticos / Dirección de Hacienda

8. Datos disponibles	Disponibilidad y calidad de datos (EOD, GPS, sistemas de pago electrónico).	Dirección de Movilidad
9. Estrategias de movilidad sostenible	Políticas activas (a pie, bici, TP), seguridad vial (CENAT), vulnerabilidad, GEI.	Dirección de Movilidad / Dirección de Ambiente
10. Desafíos urbanos	Identificación y priorización integral de desafíos (ambientales, sociales, etc.).	Coordinador del Autodiagnóstico Inicial / Decisores Políticos

2.4. Sección 1. Contexto del proceso de planificación de movilidad urbana

Esta sección tiene como objetivo guiar la comprensión compartida del contexto institucional, territorial y estratégico en el que se desarrollará el proceso de planificación de movilidad urbana.

Nota técnica 1: Concepto de movilidad urbana

El objetivo de esta nota es aclarar qué se entiende por movilidad urbana en el marco de este autodiagnóstico.

La movilidad urbana no se limita al tránsito ni al transporte público. Se refiere al conjunto de desplazamientos que realizan las personas y las mercancías en la ciudad para acceder a actividades como el trabajo, la educación, la salud, el cuidado, el consumo o el ocio.

Esto incluye todos los modos de desplazamiento:

- Movilidad activa (caminar, bicicleta)
- Transporte público
- Vehículo particular (Automóvil, moto, etc)
- Logística y transporte de cargas

En este sentido, la movilidad debe entenderse como un sistema que permite el acceso a oportunidades, y no solo como un problema de circulación vehicular.

1. Objetivo del proceso

1. ¿Cuáles son los principales objetivos del proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)?

- ☐ No cuenta aún con objetivos definidos, pero reconoce la necesidad de establecerlos.
- ☐ Responder a una coyuntura política, social o de crisis en la movilidad
- ☐ Cumplir con marcos, compromisos o exigencias normativas (ODS, cambio climático, convenios, etc.)
- ☐ Aprovechar disponibilidad/ oportunidades de fondos (nacionales o internacionales)
- ☐ Integrar el enfoque de movilidad en otros planes (urbano, ambiental, social, de género, etc.)
- ☐ Implementar proyectos o pilotos enmarcados en una estrategia general
- ☐ Elaborar, actualizar o revisar un plan de movilidad integral
- ☐ Reducir emisiones de GEI, mejorar el cuidado ambiental
- ☐ Impulsar acciones innovadoras o diferenciales (nuevas tecnologías, electromovilidad, MaaS)
- ☐ Otro (especificar): _____

Nota de decisión - Resultado dimensión 1

Respuestas	Interpretación	Resultado
No existen objetivos claros, se responde a coyunturas puntuales, exigencias normativas o disponibilidad de fondos.	La ciudad carece de objetivos estratégicos propios en movilidad; las acciones son reactivas, impulsadas por factores externos, sin un interés legítimo en un PMUS y sin planificación integral.	Incipiente ▾
Se busca actualizar planes previos, implementar proyectos piloto o integrar parcialmente la movilidad en otras estrategias (urbanas, ambientales, sociales, de género).	Existen antecedentes y un incipiente esfuerzo de articulación, aunque todavía no se consolida una visión integral del proceso.	Intermedio ▾
Cuenta con objetivos definidos, alineados con planes vigentes y marcos internacionales	La ciudad dispone de una visión estratégica consolidada; la movilidad se concibe como política de Estado, con metas de sostenibilidad de largo plazo.	Avanzado ▾

resultado 1: **Completar** ▾

Observaciones:

2. Caracterización de la ciudad

Datos generales

2. Población total:
3. Población urbana:
4. Superficie (km²):
5. Tipo de ciudad: 5 ____

- ☐ Región metropolitana
- ☐ Aglomerado Urbano
- ☐ Ciudad intermedia;
- ☐ Ciudad o localidad urbana pequeña
- ☐ Otro: _____

6. ¿Cuál considera que es la unidad geográfica más adecuada para elaborar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), teniendo en cuenta las dinámicas urbanas y los vínculos de movilidad cotidiana de la ciudad?: _____
- a. Solo la ciudad en cuestión
 - b. La ciudad y otras ciudades cercanas con fuerte vinculación en términos de viajes diarios (área metropolitana si lo tuviera definido)
 - c. Otra unidad territorial (especificar): _____

Nota técnica 2: Vinculación interurbana y área metropolitana

El objetivo de esta pregunta es identificar si la ciudad se integra en un **entorno metropolitano** o si mantiene **relaciones de movilidad frecuentes con otras ciudades**. Esto incluye viajes diarios por motivos laborales, educativos, de servicios o recreativos que trascienden los límites administrativos.

Saber si la ciudad está vinculada de esta manera es clave porque:

- Define la **escala territorial** que debería considerarse en el PMUS.
- Permite identificar la **necesidad de coordinación interjurisdiccional** con otros municipios o niveles de gobierno.
- Ayuda a **dimensionar los flujos** de movilidad interurbana.
- Orienta sobre la conveniencia de impulsar **instancias de gobernanza metropolitana o acuerdos de cooperación**.

Esta pregunta busca establecer si la movilidad debe pensarse sólo dentro de los límites administrativos o en una escala más amplia.

7. ¿La ciudad presenta desafíos territoriales o ambientales que condicionan la movilidad urbana?
- ☐ Desafíos vinculados al relieve (sierras, montañas, pendientes).
 - ☐ Desafíos vinculados a la estructura urbana (ríos, vías férreas, autopistas u otras barreras físicas).
 - ☐ Desafíos vinculados al clima (nieve, calor extremo, lluvias intensas, vientos fuertes, humedad).
 - ☐ No presenta condiciones particulares que requieran atención especial.
 - ☐ Otro (especificar): _____

Nota técnica 3: Desafíos territoriales y ambientales

El objetivo de esta pregunta es identificar si la ciudad enfrenta **condiciones específicas del territorio o del ambiente que puedan condicionar la movilidad urbana**.

Reconocer estos desafíos desde el inicio del proceso de planificación permite:

- Anticipar **limitaciones físicas** (pendientes, ríos, autopistas, vías férreas).
- Considerar **condiciones climáticas extremas** (nieve, calor, lluvias, vientos) que afectan la operación y el confort de los viajes.
- Evaluar la necesidad de **infraestructura adaptada** y soluciones a medida.
- Evitar que el PMUS se diseñe con supuestos genéricos que no respondan a la realidad local.

En síntesis, esta pregunta busca **caracterizar la movilidad en relación con su entorno territorial y ambiental**, asegurando que los planes y proyectos respondan a los verdaderos desafíos de cada ciudad.

Función estratégica

8. Actividades económicas principales:
9. Sectores que generan más empleo en la ciudad:
10. Rol de la ciudad en la región o país: (centro logístico, turístico, administrativo, etc.)
11. ¿La ciudad tiene identificadas áreas para las siguientes actividades? Seleccione.
 - ☐ Logística e industria (fábricas, centros de distribución, centros de transferencia de cargas, etc.)
 - ☐ Residencial (viviendas unifamiliares, complejos habitacionales)
 - ☐ Comerciales o administrativas (oficinas, comercios, servicios)

Comunicación y cultura de movilidad

12. ¿La ciudad cuenta con una estrategia de movilidad y la comunica a la ciudadanía?
 - ☐ Sí, cuenta con una estrategia de comunicación de movilidad y se comunica sistemáticamente a la ciudadanía.
 - ☐ No, solo se comunican iniciativas de manera aislada.
 - ☐ No, no cuenta con una estrategia.
13. ¿El municipio cuenta con canales de interacción con la ciudadanía en materia de movilidad donde se recepten consultas, reclamos y demandas?
 - ☐ Sí, existen canales formales, accesibles y en funcionamiento permanente.
 - ☐ Sí, existen canales pero son insuficientes o poco utilizados.

☐ No, no existen canales formales de interacción.

14. ¿El municipio lleva adelante campañas activas de comunicación y sensibilización sobre movilidad segura, sostenible y seguridad vial?

☐ Sí, existen campañas de movilidad segura, sostenible y también de seguridad vial.

☐ Sí se hacen campañas, pero solo vinculadas a la seguridad vial.

☐ No

15. ¿Existen sistemas de información o plataformas relacionadas con la oferta de transporte público para informar a los usuarios y/o apoyar la gestión interna?

☐ Sí, integrados (información en tiempo real y herramientas de gestión interna).

☐ Sí, pero parciales (solo informan al usuario o solo sirven para gestión interna).

☐ No.

Nivel de digitalización

16. ¿El municipio cuenta con la normativa urbanística y de movilidad (ya sea en términos de personas, cargas y seguridad vial), así como mapas catastrales en formato digital?

☐ Sí, completamente digitalizados, de acceso público e integrados en un Sistema de Información Geográfica (SIG).

☐ Sí, completamente digitalizados y de acceso público, pero sin integración en un SIG.

☐ Sí, de manera parcial, están digitalizados parcialmente (solo algunos instrumentos/mapas) / el acceso es limitado.

☐ No, solo están disponibles en formato físico.

Nota técnica 4 :Normativa y catastro digital

El propósito de esta pregunta es que la persona o el equipo que redacte los TdR conozca con precisión el **nivel de digitalización y accesibilidad de la información normativa y catastral en el municipio**.

Esto es clave porque:

- Permite dimensionar **qué insumos ya están disponibles**.
- Indica el **grado de modernización y accesibilidad de la información**.
- Ayuda a **prever requerimientos adicionales** en los TdR, como digitalización o integración en un SIG.

En síntesis, la pregunta busca identificar si la ciudad tiene la información lista para usarse en un PMUS o si será necesario producirla, digitalizarla o mejorar su acceso.

Nota de decisión - Resultado dimensión 2

Respuestas	Interpretación	Resultado
- La caracterización territorial, social y económica es incompleta o desactualizada. - No se cuenta con información sistemática sobre movilidad. - No hay comunicación pública sobre el tema.	Se dispone solo de datos básicos fragmentados. No hay análisis de densidades ni relación entre territorio y movilidad.	Incipiente ▾
- Se cuenta con información general, pero no sistematizada. - Existen diagnósticos previos parciales. - Hay comunicación esporádica sobre movilidad.	El municipio recopila información más estructurada, aunque aún sin integrar variables urbanas, económicas y sociales.	Intermedio ▾
- Se dispone de información completa y actualizada. - Existe comunicación activa y permanente sobre movilidad. - La población reconoce la movilidad como un tema de agenda pública.	El municipio tiene información consolidada, utiliza SIG y mantiene comunicación permanente con la ciudadanía.	Avanzado ▾

resultado 2: Completar ▾

Observaciones:

Para comprender la movilidad urbana de manera integral, resulta necesario analizarla a partir de dos componentes centrales: la demanda de movilidad, vinculada a los viajes que realizan las personas y las cargas en función de sus actividades cotidianas, y la oferta de movilidad, que refiere a los servicios, infraestructuras y condiciones disponibles para realizar dichos desplazamientos. A continuación, se abordan las 2 dimensiones que permiten caracterizar ambos componentes y su relación en el territorio.

3. Generadores de viajes

Equipamientos urbanos

17. ¿La ciudad cuenta con información sobre generadores de viaje y la utiliza para gestionar la movilidad?

- ☐ Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje y los utiliza para gestionar la movilidad de la ciudad.
- ☐ Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje y los utiliza de manera parcial para gestionar.
- ☐ Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje pero no los utiliza para gestionar.
- ☐ No cuenta con información de generadores de viaje.

Si respondió una de las tres primeras respuestas profundice con lo siguiente:

18. Con el contexto de la pregunta anterior, indique sobre cuáles de los siguientes equipamientos urbanos la ciudad cuenta con información de su localización y dimensión (puede marcar más de una opción):

- ☐ Escuelas y establecimientos educativos.
- ☐ Hospitales y centros de salud.
- ☐ Oficinas y dependencias públicas con atención al público.
- ☐ Centros comerciales y de servicios (shoppings, supermercados de gran superficie, mercados, terminales de transporte).
- ☐ Terminales de transporte (ómnibus, tren, puertos, aeropuertos).
- ☐ Otros (especificar): _____

Nota técnica 5: Generadores de viaje y gestión de la movilidad

Esta pregunta es clave ya que apunta a lo esencial: **identificar los principales polos que generan y atraen viajes en la ciudad** (escuelas, hospitales, oficinas públicas, centros comerciales, terminales de transporte) **y conocer si el municipio dispone de esa información organizada y la utiliza para la gestión de la movilidad.**

Contar con estos datos permite **dimensionar dónde se concentran los flujos de movilidad** y evaluar si son considerados en la toma de decisiones. Además, el esquema de respuestas refleja el nivel de madurez en la gestión de la información, distinguiendo entre ciudades con capacidades consolidadas y aquellas que aún necesitan fortalecer este aspecto.

En síntesis, la pregunta busca establecer una línea de base sobre la disponibilidad y uso de información estratégica, fundamental para orientar el diseño de un PMUS.

Nota de decisión - Resultado dimensión 3

Respuestas	Interpretación	Resultado
"No cuenta con información de generadores de viaje"	El municipio carece de un inventario de generadores de viajes; tampoco sistematiza datos sobre equipamientos urbanos.	Incipiente ▾
- "Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje pero no los utiliza para gestionar" - "Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje y los utiliza de manera parcial para gestionar"	Existen datos, pero están incompletos, desactualizados o poco utilizados. La información sobre equipamientos urbanos es parcial.	Intermedio ▾
"Sí, cuenta con información sobre generadores de viaje y los utiliza para gestionar la movilidad de la ciudad" + listado de equipamientos con información de localización y dimensión	El municipio dispone de un inventario actualizado y sistematizado de todos los generadores de viaje, con localización y dimensión de los equipamientos. Esta información se utiliza activamente en la gestión.	Avanzado ▾

resultado 3: Completar ▾

Observaciones:

4. Oferta de movilidad

19. ¿Existe un sistema de transporte público de pasajeros?

- ☐ Sí – gestionado por el gobierno local / municipal
- ☐ Sí – gestionado por la provincia
- ☐ Sí – gestionado por el gobierno nacional
- ☐ No, la demanda está cubierta por un sistema informal (combi)
- ☐ No

20. ¿Existe un sistema de bicicletas públicas?

- ☐ Sí – bicicletas gratuitas
- ☐ Sí – bicicletas de alquiler / rentadas
- ☐ Sí – combina gratuito y alquiler
- ☐ No

21. ¿La ciudad cuenta con información sobre la percepción general de la ciudadanía respecto al transporte público?

- ☐ Sí, y la percepción es mayormente positiva.
- ☐ Sí, y la percepción es neutra o indiferente.
- ☐ Sí, y la percepción es mayormente negativa.
- ☐ No, la ciudad no cuenta con información sobre la percepción ciudadana.

22. ¿La ciudad cuenta con información sobre la percepción general de la ciudadanía respecto a la movilidad activa (caminar, usar bicicleta u otros modos no motorizados)?

- ☐ Sí, y la percepción es mayormente positiva.
- ☐ Sí, y la percepción es neutra o indiferente.
- ☐ Sí, y la percepción es mayormente negativa (se perciben barreras o condiciones desfavorables).
- ☐ No, la ciudad no cuenta con información sobre la percepción de la movilidad activa.

Nota de decisión - Resultado dimensión 4

Respuestas	Interpretación	Resultado
"No" / "No, la demanda está cubierta por un sistema informal (combi)" "No" (bicicletas públicas) "No, la ciudad no cuenta con información sobre la percepción ciudadana" "No, la ciudad no cuenta con información sobre la percepción de la movilidad activa"	El municipio carece de sistemas formales de transporte y bicicletas públicas. No hay información sobre percepciones ciudadanas.	Incipiente ▾
"Sí – gestionado por la provincia/nación" "Sí – bicicletas gratuitas / de alquiler / mixto" Información parcial de percepción ciudadana (positiva, neutra o negativa)	Existen sistemas de transporte y bicicleta pública, pero no siempre gestionados localmente ni de forma integrada. Se recoge la percepción ciudadana, pero no se encuentra sistematizada.	Intermedio ▾

“Sí – gestionado por el gobierno local / municipal” “Sistemas de transporte diversificados, integrados y con cobertura suficiente”	El municipio cuenta con sistemas de transporte público y bicicleta pública consolidados, gestionados localmente, con información continua sobre percepción ciudadana.	Avanzado ▾
---	--	-------------------

resultado 4: Completar ▾

Observaciones:

5. Gobernanza y capacidades institucionales vinculadas a la gestión de la movilidad urbana sostenible

Gobernanza

23. ¿Existe un área específica que coordine y centralice la movilidad urbana?

- ☐ Sí, existe un área que coordina y centraliza gran parte de los temas de movilidad urbana.
- ☐ Sí, existe un área que coordina y centraliza de manera parcial los temas de movilidad urbana.
- ☐ No existe un área específica, los temas de movilidad se encuentran repartidos en diferentes áreas. (ej: tránsito, carnet de conducir, taxi y remises)

Capacidades institucionales y participación ciudadana

24. Indique el estado de los siguientes recursos y capacidades que la ciudad posee para gestionar la movilidad. ¿Cuáles considera necesario fortalecer para avanzar en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)?, ¿Cuáles recursos y capacidades no tiene a disposición?

Aspectos de relevancia	Estado de los recursos y capacidades		
	Con disponibilidad	Necesidad de fortalecimiento	Sin disponibilidad
Planificación de la movilidad	☐	☐	☐
Gestión del transporte público	☐	☐	☐
Regulación y control del tránsito	☐	☐	☐
Análisis y gestión de datos	☐	☐	☐
Urbanismo y ordenamiento territorial	☐	☐	☐
Seguridad vial	☐	☐	☐
Herramientas tecnológicas (SIG, softwares de modelado, apps de movilidad)	☐	☐	☐
Recursos financieros específicos para movilidad	☐	☐	☐
Otro (especificar)			

Nota técnica 6: Diferencia entre recursos y capacidades

En el marco de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es importante distinguir entre recursos y capacidades:

Recursos: son los **medios disponibles** con los que cuenta el municipio para actuar. Incluyen principalmente personas, pero también presupuesto, equipamiento o herramientas tecnológicas. Ejemplos: contar con un área de tránsito con agentes, disponer de un Sistema de Información Geográfica (SIG), o tener una partida presupuestaria destinada a movilidad.

Capacidades: son las **competencias, habilidades o atributos de esos recursos** que les permiten llevar adelante las tareas de manera efectiva. Ejemplos: que los técnicos sepan usar el SIG, que el área de tránsito tenga formación en seguridad vial, o que exista capacidad de análisis de datos para la planificación.

25. ¿El municipio articula internamente entre sus áreas de gobierno para abordar los problemas de tránsito y movilidad y fortalecer la planificación?

- ☐ Sí, pero únicamente con la máxima autoridad del Ejecutivo (intendente o Secretaría de Gobierno).
- ☐ Sí, se articula de manera transversal con todas las áreas de gobierno identificando problemáticas y soluciones.
- ☐ No, no existen instancias de articulación interna.

26. ¿El municipio mantiene instancias de intercambio con actores externos (ciudadanía, ONGs, universidades, sector privado, otros niveles de gobierno) con el objetivo de fortalecer la planificación de la movilidad?

- ☐ Sí, de manera formal y periódica (mesas de trabajo, consejos consultivos, convenios).
- ☐ Si, pero de manera informal y no sistemática.
- ☐ No, no existen instancias de intercambio actualmente.
- ☐ Solo con otros niveles de gobierno

Nota de decisión - Resultado dimensión 5

Respuestas	Interpretación	Resultado
------------	----------------	-----------

- “No existe un área específica, los temas de movilidad se encuentran repartidos en diferentes áreas” - Recursos institucionales y capacidades mayormente “no cuenta” - “No existen instancias de articulación interna / externa”	El municipio carece de institucionalidad específica para la movilidad, no existen recursos ni procesos claros, ni articulación formal interna o externa.	Incipiente ▾
- “Sí, existe un área que coordina y centraliza de manera parcial los temas de movilidad urbana” - Recursos institucionales “a fortalecer” en varias áreas - “Articulación con máximo nivel (intendente/secretaría)”	El municipio tiene un área parcial con competencias limitadas y capacidades que requieren fortalecimiento. Existen circuitos básicos de articulación, pero no consolidados.	Intermedio ▾
- “Sí, existe un área que coordina y centraliza gran parte de los temas de movilidad urbana” - Recursos institucionales mayormente “disponibles” - “Articulación transversal con todas las áreas” + “Instancias de intercambio externas formales y periódicas”	El municipio cuenta con un área consolidada, personal especializado, procesos institucionalizados, y articulación interna y externa formal.	Avanzado ▾

resultado 5: Completar ▾

Observaciones:

6. Normativa

27. ¿Existen marcos normativos o instrumentos legales que regulen la movilidad urbana en la ciudad, ya sea de manera directa o indirecta que tengan menos de 10 años de vigencia o actualización?

(Ejemplos: código de ordenamiento urbano, ordenanzas de tránsito, regulaciones de transporte público, normativa ambiental o de logística y cargas).

- ☐ Sí, existen ordenanzas o regulaciones específicas sobre tránsito y transporte público.
- ☐ Sí, existen normativas vinculadas indirectamente (ambientales, de uso del suelo, de logística y cargas).
- ☐ Sí, pero tienen más de 10 años de antigüedad.
- ☐ No, no existen marcos normativos aplicables.

Nota técnica 7: Importancia de identificar marcos normativos

El objetivo de esta pregunta es conocer si la ciudad cuenta con **marcos normativos o instrumentos legales** vinculados a la movilidad urbana que puedan servir como base para el proceso de elaboración del **PMUS**.

Saber si existen ordenanzas, códigos o regulaciones recientes (con menos de 10 años de vigencia) es clave por varias razones:

- **Si la normativa es actual:** puede aportar lineamientos claros y vigentes para orientar el diagnóstico y el diseño del plan.
- **Si la normativa es antigua o desactualizada:** probablemente se base en datos o supuestos que ya no reflejan la realidad urbana, lo cual abre la oportunidad de impulsar procesos de actualización.
- **Si no existe normativa:** se presenta el desafío de generar un nuevo marco regulatorio que respalde el PMUS, integrando los distintos aspectos de la movilidad.

En definitiva, esta pregunta busca establecer un punto de partida: identificar dónde está parada la ciudad en términos normativos y qué tan preparada está para respaldar con herramientas legales el desarrollo e implementación de un PMUS.

28. ¿Existe un plan específico de movilidad urbana de personas y cargas?

- ☐ Sí, actualizados recientemente
- ☐ Sí, pero desactualizado
- ☐ No

29. ¿El gobierno local otorga permisos para las líneas de colectivo locales?

- ☐ Sí
☐ No

30. ¿Cuál de los siguientes servicios es regulado por el el gobierno local?

- ☐ Taxis y remises
☐ Movilidad a demanda de personas y carga (Uber, Cabify, Rappi, etc.)
☐ Micromovilidad eléctrica (bicicletas y monopatines eléctricos)

Estacionamiento tarifado en vía pública:

- ☐ Autos
☐ Motos
☐ Carga
☐ Tránsito de carga

Nota de decisión - Resultado dimensión 6

Respuestas	Interpretación	Resultado
- "No, no existen marcos normativos aplicables" - "No" (plan específico de movilidad) - "No" (permisos de colectivo local) - Regulación inexistente de servicios locales	No hay marcos regulatorios o son inexistentes. La movilidad se desarrolla sin normas específicas.	Iniciante ▾
- "Sí, existen normativas vinculadas indirectamente" - "Sí, pero tienen más de 10 años de antigüedad" - "Sí, pero desactualizado" (plan de movilidad) - El municipio regula solo algunos servicios (ej. taxis, estacionamiento)	Existen normas parciales o indirectas, algunas desactualizadas, con regulación limitada de servicios.	Intermedio ▾
- "Sí, existen ordenanzas o regulaciones específicas sobre tránsito y transporte público" - "Sí, actualizados recientemente" (plan de movilidad) - "Sí" (permisos colectivos locales) - Regula la mayoría de los servicios listados (taxis, apps, micromovilidad, estacionamiento, carga)	El municipio cuenta con un marco normativo completo, actualizado y operativo, regulando tanto transporte tradicional como servicios emergentes.	Avanzado ▾

resultado 6: Completar ▾

Observaciones:

7. Presupuesto

31. ¿Existen partidas presupuestarias específicas destinadas a movilidad en el municipio?

- ☐ Sí
☐ No

Nota técnica 8: Partidas presupuestarias destinadas a movilidad

El objetivo de esta pregunta es identificar si el municipio asigna **recursos financieros específicos** para la movilidad urbana dentro de su presupuesto.

La existencia de una partida presupuestaria diferenciada es un **indicador clave de la priorización institucional** de la movilidad, ya que permite:

- Asegurar la disponibilidad de fondos para acciones, proyectos e inversiones en transporte y movilidad.
- Dar continuidad a programas vinculados al mantenimiento, operación o mejora del sistema de movilidad.
- Respalda la implementación del PMUS con recursos concretos y previsibles.

Si **existen partidas específicas**, se facilita la gestión y ejecución de proyectos de movilidad.

Si **no existen**, la ciudad enfrenta el desafío de identificar fuentes alternativas de financiamiento, negociar asignaciones o proponer la creación de una partida que dé sustento económico al PMUS.

En síntesis, esta pregunta busca establecer **qué grado de respaldo financiero real tiene la ciudad** para avanzar en su estrategia de movilidad y cuánto depende de decisiones futuras de asignación presupuestaria.

32. ¿La ciudad cuenta con fuentes de ingresos que puedan destinarse, total o parcialmente, a financiar acciones de movilidad urbana?

(Ejemplos: cobro de estacionamiento, impuesto a la congestión, licencias de conducir, multas de tránsito, tasas vinculadas al transporte público, etc.)

- ☐ Sí, existen ingresos específicos que se destinan a movilidad.
- ☐ Sí, existen ingresos relacionados, pero no se destinan actualmente a movilidad.
- ☐ No, no existen fuentes de ingresos vinculadas.

Nota técnica 9: Fuentes de financiamiento vinculadas a movilidad

El objetivo de esta pregunta es conocer si la ciudad dispone de **mecanismos de recaudación propios** que puedan ser utilizados como fuente de financiamiento para la movilidad urbana.

Contar con ingresos específicos otorga **mayor autonomía financiera** y refuerza la capacidad de implementar un PMUS. Entre los ejemplos más frecuentes se encuentran:

- Estacionamiento medido en la vía pública.
- Impuestos o tasas por congestión o acceso a áreas centrales.
- Licencias y registros de conducir.
- Multas por infracciones de tránsito.
- Tasas o recargos vinculados al transporte público o la logística urbana.

Si la ciudad **ya cuenta con estos ingresos y los asigna a movilidad**, se fortalece la sostenibilidad financiera del sistema. Si **los ingresos existen pero no se destinan a movilidad**, representan una **oportunidad de reasignación**. En ausencia de estas fuentes, la ciudad deberá depender de transferencias externas o nuevas estrategias de financiamiento.

Nota de decisión - Resultado dimensión 7

Respuestas	Interpretación	Resultado
- "No" (partidas presupuestarias específicas) - "No, no existen fuentes de ingresos vinculadas"	No existe respaldo financiero claro para movilidad; depende de transferencias externas o negociaciones futuras.	Incipiente ▾
- "Sí" (partidas presupuestarias, pero acotadas) - "Sí, existen ingresos relacionados, pero no se destinan actualmente a movilidad"	Se cuenta con alguna asignación presupuestaria o ingresos relacionados, pero sin garantizar sostenibilidad ni prioridad de movilidad.	Intermedio ▾
- "Sí" (partidas presupuestarias específicas) - "Sí, existen ingresos específicos que se destinan a movilidad"	La ciudad cuenta con partidas específicas y fuentes de ingresos asignadas a movilidad, lo que fortalece la autonomía financiera y la sostenibilidad del PMUS.	Avanzado ▾

resultado 7: Completar ▾

Observaciones:

2.5. Sección 2. Relevamiento de datos

La presente sección tiene como propósito relevar la disponibilidad y calidad de los datos vinculados a la movilidad urbana en la ciudad. La información debe completarse a partir de registros existentes o, en su defecto, mediante estimaciones y consensos del equipo técnico.

8. Datos disponibles

33. ¿La ciudad cuenta con información actualizada (últimos 5 años) y confiable sobre movilidad urbana, metropolitana y regional que incluya: patrones cotidianos de viaje por modo y motivo; horarios pico, distancias y duraciones; infraestructura peatonal y ciclista; accesibilidad y seguridad; cobertura del transporte público; movilidad de carga y logística urbana; condiciones de movilidad en barrios populares; registros de siniestros viales; normativa vigente; estimaciones de emisiones; y percepciones de grupos vulnerables y de género, así como indicadores vinculados al empleo y el costo del transporte?

- ☐ Sí, la ciudad cuenta con información completa y actualizada.
- ☐ Sí, pero la información disponible es parcial, incompleta o presenta limitaciones.
- ☐ No, la ciudad no cuenta con información suficiente o actualizada.

34. ¿La ciudad dispone de una Encuesta Origen-Destino (EOD) realizada en los últimos 5 años y cuya base de datos se encuentra disponible para análisis?

- ☐ Sí, realizada en los últimos 5 años y con base de datos disponible.
- ☐ Sí, pero con más de 5 años de antigüedad
- ☐ Si, realizada recientemente, pero sin base de datos disponible (solo informes agregados).
- ☐ No, no cuenta EOD

35. ¿La ciudad cuenta con sistemas de información de movilidad digitalizados (capas de líneas, GTFS), interoperables con otras plataformas y con acceso público?

- ☐ Sí, interoperables y con acceso público.
- ☐ Sí, interoperables pero sin acceso público.
- ☐ Sí, con acceso público pero no interoperables.
- ☐ No, los sistemas no son interoperables ni de acceso público.

36. ¿La ciudad cuenta con un sistema electrónico de pago de boletos (SUBE u otro) y qué nivel de acceso tiene a los datos?

- ☐ Sí, con acceso a transacciones + GPS
- ☐ Sí, con acceso a transacciones individuales
- ☐ Sí, pero sólo a datos agregados

- ☐ Sí, pero sin acceso a datos
- ☐ No, no cuenta con sistema electrónico

37. ¿La información del transporte público de la ciudad está disponible en plataformas digitales (Google Maps, Open Street Maps, apps de movilidad)?

- ☐ Sí, completa y actualizada
- ☐ Sí, pero parcial o desactualizada
- ☐ No

Nota de decisión - Resultado dimensión 8

Respuestas	Interpretación	Resultado
- "No" (información movilidad actualizada) - "No" (EOD) - "No" (sistemas de información digitalizados) - "No, no cuenta con sistema electrónico de boleto" - "No existen datos recientes ni sistemas de información"	El municipio carece de datos recientes y sistemas de información. Se depende de estimaciones o estudios externos.	Incipiente ▾
- "Sí, pero de manera parcial o incompleta" - "Sí, pero con más de 5 años de antigüedad" (EOD) - "Sí, interoperables pero sin acceso público" - "Sí, pero sólo a datos agregados" (pago electrónico) - "Se cuenta con información o encuestas, pero desactualizadas (>5 años) o parciales"	Existen datos, pero están desactualizados, incompletos o sin acceso pleno. Los sistemas digitales tienen un uso limitado.	Intermedio ▾
- "Sí, información completa y actualizada" - "Sí, realizada en los últimos 5 años y con base de datos disponible" - "Sí, interoperables y con acceso público" - "Sí, con acceso a transacciones + GPS" - "Información actualizada (< 5 años), encuesta origen-destino vigente y sistema de información en uso regular"	El municipio dispone de datos robustos, interoperables y de acceso público, con EOD reciente y acceso a información de transacciones y GPS de sistemas de pago electrónico.	Avanzado ▾

resultado 8: Completar ▾

Observaciones:



2.6. Sección 3. Estrategias de movilidad sostenible

Esta sección tiene como objetivo relevar la existencia de estrategias vinculadas a la movilidad urbana de la ciudad. Para cada una se solicita señalar si está presente y precisar su grado de desarrollo (incipiente, en desarrollo o consolidada), así como identificar los actores involucrados y las políticas con las que se encuentra asociada.

9. Estrategias de movilidad sostenible

38. ¿El municipio está adherido al CENAT (Certificado Nacional de Antecedentes de Tránsito), sistema nacional que concentra infracciones e inhabilitaciones para emitir licencias de conducir válidas en todo el país?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ En proceso de adhesión

39. ¿El municipio cuenta con un registro sistemático de siniestralidad vial propio o articulado con la provincia o nación (ex Agencia Nacional de Seguridad Vial)?

- ☐ Sí, con datos actualizados y desagregados (por tipo de siniestro, ubicación, gravedad, etc.).
- ☐ Sí, pero de forma parcial o no sistemática.
- ☐ No, no se cuenta con registros propios ni articulados.

40. ¿La ciudad ejecuta políticas públicas (proyectos, programas, acciones) para incentivar los viajes a pie, en bicicleta o transporte público desalentando los viajes individuales en vehículo motorizado?

- ☐ Sí, de manera integral
- ☐ Sí, pero de manera parcial
- ☐ No

41. ¿La ciudad desarrolla políticas públicas específicas para poblaciones en situación de mayor vulnerabilidad (personas con movilidad reducida, adultos mayores, infancias y cuidadores, hogares de menores ingresos)?

- ☐ Sí, de manera integral y sostenida (programas y acciones permanentes).
- ☐ Sí, pero de forma parcial o limitada.
- ☐ No.

Nota técnica 10: Políticas públicas para poblaciones en situación de vulnerabilidad

El objetivo de esta pregunta es identificar si el gobierno local desarrolla **políticas públicas específicas** orientadas a grupos sociales que suelen enfrentar mayores barreras de acceso a la movilidad: **personas con movilidad reducida, adultos mayores, infancias y cuidadores, y hogares de menores ingresos.**

La respuesta puede clasificarse en tres niveles:

- **De manera integral y sostenida:** cuando existen programas o acciones permanentes, con recursos asignados y mecanismos de seguimiento.
- **De forma parcial o limitada:** cuando se han implementado acciones aisladas, pilotos, proyectos acotados en el tiempo o medidas sin cobertura amplia.
- **No existen:** cuando no hay acciones específicas para estos grupos.

La importancia de esta pregunta radica en que la movilidad no impacta de manera homogénea en la población. Incorporar la perspectiva de las poblaciones más vulnerables en el diseño de un PMUS permite avanzar hacia un sistema más **inclusivo, equitativo y alineado con los principios de accesibilidad universal y justicia social**.

42. ¿La ciudad desarrolla políticas públicas específicas para reducir las emisiones de GEI en movilidad?

- ☐ Sí, de manera integral y sostenida (programas y acciones permanentes).
- ☐ Sí, pero de forma parcial o limitada.
- ☐ No.

Nota de decisión - Resultado dimensión 9

Respuestas	Interpretación	Resultado
- "No existen políticas públicas en la materia" - "No" (políticas para poblaciones vulnerables) - "No" (registro de siniestralidad vial) - "No / En proceso de adhesión" al CENAT	La ciudad no implementa políticas integrales de movilidad sostenible ni de inclusión, y carece de registros sistemáticos de seguridad vial.	Incipiente ▾
- "Existen políticas parciales o pilotos (ciclovías aisladas, acciones puntuales)" - "Sí, pero de forma parcial o limitada" (poblaciones vulnerables) - "Sí, pero de forma parcial o no sistemática" (registro de siniestralidad)	Existen iniciativas aisladas de movilidad sostenible, medidas para poblaciones vulnerables aún incipientes y registros viales incompletos.	Intermedio ▾
- "Estrategias integrales que fomentan caminar, bicicleta y transporte público" - "Sí, de manera integral y sostenida" (poblaciones vulnerables) - "Sí, con datos actualizados y desagregados" (registro de siniestralidad) - "Sí" (plena adhesión al CENAT)	La ciudad implementa estrategias integrales de movilidad sostenible e inclusión social, con datos de seguridad vial robustos y articulación nacional.	Avanzado ▾

resultado 9: Completar ▾

Observaciones:

2.7. Sección 4. Desafíos urbanos

La presente sección tiene por objeto identificar los principales desafíos urbanos que enfrenta el municipio en la actualidad y que condicionan, directa o indirectamente, el desarrollo de la movilidad urbana sostenible.

10. Principales desafíos urbanos identificados

43. Tiene identificados los principales desafíos que enfrenta hoy el municipio y que deberían ser considerados en el diseño del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)? Seleccione la opción que mejor refleje su situación actual:

- ☐ No contamos con una identificación clara de desafíos; se reconocen sólo problemas generales sin mayor detalle.
- ☐ Hemos identificado algunos desafíos específicos en ciertas dimensiones (ambientales, sociales, económicas, institucionales o de movilidad), aunque de manera parcial y sin priorización.

Contamos con una identificación integral y diferenciada de los principales desafíos en todas las dimensiones relevantes (ambientales, sociales, económicas, institucionales y de movilidad), y hemos avanzado en su priorización. En dicho caso detalle la opción que más lo identifique y describa

- ☐ Ambientales: _____
- ☐ Sociales: _____
- ☐ Económicos: _____
- ☐ Institucionales: _____
- ☐ De movilidad urbana: _____
- ☐ Otros: _____

Nota técnica 11: Principales desafíos urbanos

El objetivo de esta pregunta es ofrecer un espacio para **identificar y priorizar los grandes desafíos que enfrenta la ciudad**, luego de haber realizado un recorrido general por las preguntas del autodiagnóstico inicial. La importancia de este punto radica en que:

- Permite **capturar aspectos relevantes que no hayan sido abordados** en las preguntas anteriores.
- Facilita la **visión integral del contexto urbano**, abarcando dimensiones ambientales, sociales, económicas, institucionales y de movilidad.
- Sirve como **síntesis del diagnóstico preliminar**, ayudando al consultor o equipo técnico a comprender cuáles son las preocupaciones más urgentes desde la perspectiva local.

Lo importante en esta etapa no es anticiparse a definir soluciones o proyectos concretos, sino **reconocer e identificar de manera clara las problemáticas y desafíos existentes**. Esta identificación es el primer paso para contar con un diagnóstico sólido, que luego permitirá evaluar cuáles son las alternativas más adecuadas para resolverlos.

En síntesis, esta pregunta busca dar lugar a una **mirada abierta y estratégica**, donde cada municipio pueda resaltar los factores que considera más críticos para orientar la elaboración de los TdR y el futuro PMUS.

Nota de decisión - Resultado dimensión 10

Respuestas	Interpretación	Resultado
El municipio no cuenta con una identificación clara de sus principales desafíos. Las menciones realizadas son de carácter general y no permiten orientar de manera estratégica el diseño del PMUS.	El municipio carece de una visión estructurada de sus desafíos urbanos y de movilidad. Se detecta un abordaje incipiente, reactivo y poco estratégico.	Iniciante ▾
El municipio ha identificado algunos desafíos específicos en determinadas dimensiones, aunque de forma parcial y sin un orden de priorización. Este nivel constituye un avance en la construcción del diagnóstico, pero resulta necesario fortalecer la articulación entre dimensiones y establecer un esquema de prioridades.	El municipio reconoce y clasifica algunos de sus desafíos, pero de forma incompleta. Refleja un esfuerzo inicial de diagnóstico con necesidad de mayor integración y priorización.	Intermedio ▾
El municipio cuenta con una identificación integral y diferenciada de los principales desafíos en todas las dimensiones relevantes (ambientales, sociales, económicas, institucionales y de movilidad), y ha iniciado procesos de priorización.	El municipio cuenta con capacidad de diagnóstico integral, visión estratégica y articulación de sus desafíos, lo que constituye una base sólida para orientar el PMUS.	Avanzado ▾

resultado 10: Completar ▾

2.8. Matriz de resultados

La matriz de resultados del autodiagnóstico inicial es un **recurso diseñado para orientar a funcionarios y equipos técnicos en la selección de las herramientas** más adecuadas de la *Caja de Herramientas* en función del estadio en que se encuentra cada dimensión, según los resultados obtenidos.

Sin embargo, **su uso no debe entenderse como un procedimiento lineal o automático**. La matriz **debe ser aplicada con criterio estratégico**, atendiendo a la consistencia interna del diagnóstico y a los desafíos urbanos que exceden a cada dimensión en particular.

De los resultados obtenidos durante el proceso llevado adelante de autodiagnóstico inicial, el municipio deberá obtener una matriz de resultados como la que sigue. Esta matriz resultado de este recurso, será un insumo importante para la definición de las herramientas a abordar tanto en la recolección y análisis de datos como en el diseño del plan en sí mismo.

Dimensión	Resultados
1. Objetivo del proceso	Completar ▾
2. Caracterización del municipio (territorio, comunicación y cultura de movilidad)	Completar ▾
3. Generadores de viaje	Completar ▾
4. Oferta de movilidad	Completar ▾
5. Gobernanza y capacidades institucionales	Completar ▾
6. Normativa	Completar ▾
7. Presupuesto	Completar ▾
8. Datos disponibles	Completar ▾
9. Estrategias de movilidad	Completar ▾
10. Desafíos	Completar ▾

Tabla 1: Matriz síntesis del Autodiagnóstico inicial del municipio