



PTUBA
Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires



Ente Regulator de la Ciudad
Mejores servicios para los vecinos



**Federación
Argentina de
Municipios**

C.N.R.T.



*Secretaría de
TRANSPORTE
de la Nación Argentina*



*Jefatura de
GABINETE de Ministros*

Programa de Coordinación del Transporte - PCT

Área Metropolitana de Buenos Aires



**Foro de Participación
Florencio Varela
18 de Septiembre de 2007**

División modal en el AMBA

Según estimaciones oficiales, la población de la Región Metropolitana de Buenos Aires durante el año 2005 fue de algo más de 12 millones. Durante ese mismo año los viajes en transporte público de pasajeros se distribuyeron de la siguiente forma:

Transporte Público Masivo (Colectivos, FFCC, Subte y Premetro):

Los pasajeros transportados en medios de transporte público masivo ascendieron a **2.224 millones de pasajeros**¹. El sistema de colectivos capta diariamente 9.000.000 de viajes/día, mientras que el sistema de FFCC suburbanos absorbe 1.130.000 de viajes/día y los subterráneos atraen 700.000 de viajes/día.

Transporte Público Individual (Taxis y Remises):

No existen valores oficiales. Según estimaciones existen aproximadamente 60.000 taxis, 2.000 operadores de servicios de oferta libre y un número importante pero no determinado de remises (estimados en 6.000 unidades). Se estima una cantidad de viajes diarios en taxis de 800.000 y 1.000.000 viajes diarios en remise.

Transporte Individual Privado Motorizado (Automóviles):

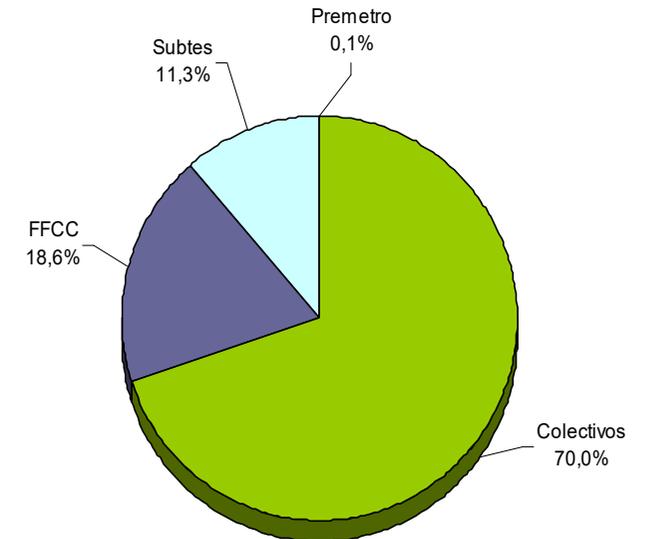
En cuanto a los automóviles particulares, las últimas estimaciones determinan un total de 3.000.000 vehículos. Diariamente ingresan y egresan a la Ciudad de Buenos Aires unos 900.000 vehículos por día hábil. Se estima que diariamente se realizan 8 millones de viajes en automóvil particular.

Transporte Individual No Motorizado (Peatones y Bicicletas):

No existen datos oficiales pero se estima que el transporte en bicicletas y a pie aumento un 30% desde 1970.

Otros:

Completan la movilidad urbana los vehículos de carga que se estiman en 200.000 vehículos diarios.



Pasajeros anuales transportados en modos públicos masivos:

1º Colectivos	1558 millones pax.
2º FFCC	413 millones pax.
3º Subtes	250,5 millones pax.
4º Premetro	2,8 millones pax.

375 millones de vehículos anuales en autopistas

¹ Durante el año 2005. Según lo publicado por la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, CNRT, último informe (Boletín Informativo N°13, 2005).

Infraestructura



Situación Actual: Análisis FODA

FORTALEZAS

- Existe una gran diversidad de modos de transporte con redes consolidadas
- El crecimiento poblacional de Buenos Aires y su Área Metropolitana se desarrolló alrededor de los ejes del transporte urbano (corredores viales o ferroviarios), asegurando niveles de demanda que hacen viable su atención por los modos masivos de transporte público
- El sistema favoreció el desarrollo de un sector empresario que actualmente se encuentra afianzado en su operación.
- La multijurisdiccionalidad del sector, favorece las decisión de las comunas menores que poseen autonomía de actuación

OPORTUNIDADES

- Disponibilidad de recursos genuinos a través de la tasa del gasoil y de la recaudación de peaje de las autopistas
- Consenso general sobre la necesidad de crear una instancia de Coordinación Metropolitana de Transporte Multi-jurisdiccional
- Estado de superavit fiscal

DEBILIDADES

- Dificultades para integrar estrategias de transporte a escala metropolitana
- Grave disminución de la inversión pública en infraestructura debido a la crisis del 2001
- Sustentabilidad comprometida: el estado del sistema de transporte favorece la utilización del automóvil particular
- Como consecuencia de las debilidades mencionadas, el sistema de transporte no se autofinancia: necesidad de otorgar subsidios

AMENAZAS

- El patrón de avance poblacional indicado como fortaleza, amenaza - en el mediano plazo – provocar el colapso del sistema
- Dispersión poblacional sobre la mancha urbana no planificada, imposible de servir con transporte masivo
- La política de subsidios posterior a la crisis ha creado en la opinión pública una visión errónea respecto de la forma de sustentar el sistema

Prioridades Tradicionales

Nuevas Prioridades

Concepto Estratégico

Administrar la motorización y la congestión con medidas de ingeniería de tránsito y aumentos de capacidad de calzada

Resolver la raíz de la congestión promoviendo un salto de calidad en el sistema de transporte público

Asegurar la movilidad de los sectores más desprotegidos (pobres, ancianos, discapacitados, niños)

Organización Operativa

Declamadas: Integración física, operativa y tarifaria

Desarrollar un Sistema Integrado de Transporte en el cual los modos masivos cumplan cada uno su rol específico y se encuentren adecuadamente jerarquizados: ferrocarril (flujos masivos radiales), subterráneo (corredores principales y Área Central), colectivo (en corredores principales no servidos o insuficientemente servidos por los modos guiados, y en corredores transversales)

Prioridades Tradicionales

Nuevas Prioridades

Inversiones

Recuperar las inversiones de los sistemas ferroviario y de subtes

Desarrollar un plan de inversiones redireccionando recursos operativos a inversiones en obras que generen un salto significativo de calidad en el sistema de transporte público

Transporte y Uso del Suelo

Intentar "proveer" transporte para usos del suelo "espontáneamente" dados

Promover un crecimiento urbano sustentable a través de la reglamentación de usos del suelo que involucren dependencia exclusiva del automóvil

Estrategia Histórica

Estrategia Propuesta

Esquema Estratégico Conceptual

Significativo flujo de inversiones orientadas fundamentalmente al sistema vial (autopistas), privilegiando de hecho al automóvil particular

Desarrollo de orientaciones estratégicas (políticas) definidas y acciones parciales realistas pero alineadas con las Prioridades Propuestas, consensuadas y materializables en:

Desarrollo de proyectos de alto impacto y etapables (BANCO DE PROYECTOS)

Estricto cumplimiento del "ciclo" de los proyectos: estudio, planeamiento, diseño, ejecución, control

Organización Institucional

Descoordinación de acciones encaradas por las diferentes jurisdicciones

Prioridades y estrategias autónomas no armonizadas

Desarrollo de un nuevo esquema institucional basado en:

- 1. Creación de la Agencia Metropolitana de Transporte (AMT) en el orden nacional unificando las competencias sobre el AMBA**
- 2. Creación del Programa de Coordinación del Transporte (PCT) como instancia de coordinación y planeamiento interjurisdiccional del AMBA**
- 3. Estructuración de las funciones políticas (fijación de políticas y planeamiento) y de las técnico-administrativas (control de contratos)**

Banco de Proyectos

- Sist. de Capacidad Intermedia para el Ramal P1 La Plata – F.Varela – Bs. As. 
- Sistema BRT para Camino de Cintura y nodos de transferencia 

- Modernización de la Línea San Martín Retiro - Pilar 
- Modernización de la Línea Roca Constitución – La Plata 

- Construcción Línea I como metro ligero 
- Construcción Líneas F, G y extensión de la Línea E 

- Red de Expreso Regional: Conexión Mitre-Sarmiento y Roca-San Martín 
- Rediseño del sistema de autotransporte público de pasajeros 

- Plan Piloto de nuevas tecnologías para el autotransporte público 
- Extensión de Premetro y mejora de transferencias en Puente de la Noria 

PREMISAS

- Proyectos para el Transporte Público
- Proyectos en “red” y no solamente “puntuales”
- Proyectos “frutos” de la coordinación
- Proyectos “etapables”

