

Relevamiento sobre

# TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Y recomendaciones al Poder Ejecutivo  
y Legislativo



CESBA

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL  
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

**ISBN 978-987-4097-21-7**

Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma Buenos Aires

Relevamiento sobre transporte y tránsito en la Ciudad de Buenos Aires y Recomendaciones al Poder Ejecutivo y Legislativo ; coordinación general de Marcos Videla ; dirigido por Daniel Millaci. - 1a ed. - Buenos Aires : Consejo Económico y Social de la CABA, 2015.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4097-21-7

1. Normas de Tránsito. 2. Transporte. I. Videla, Marcos, coord. II. Millaci, Daniel, dir.

CDD 320.6

**ISBN 978-987-4097-21-7**



## CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



**CGT** | Omar Viviani

**CTA** | José Peralta

**SUTERH** | Víctor Santa María

**UTHGRA** | Dante Camaño

**UOCRA** | Gerardo Martínez

**SUTECBA** | José Luis Pirraglia

**ADEBA** | Jorge Horacio Brito

**CEAP** | Daniel Héctor Millaci

**AHRCC** | Camilo Suárez

**CAPIT** | Alejandro Borensztein

**FECOBA** | Vicente Lourenzo

**CGE** | Guillermo Gómez Galizia

**UBA - Ciencias Sociales** | Glenn Postolski

**UBA - Ciencias Económicas** | José Luis Giusti

**USAL** | Eduardo Suárez

**UADE** | Ricardo Felipe Smurra

**Consejo Profesional de Ciencias Económicas** | Humberto Bertazza

**Colegio Público de Abogados Capital Federal** | Eugenio Horacio Cozzi

**CEPUC** | Gerardo Celso Luppi

**ADECUA** | Sandra González

**CEC** | Susana Andrada

**Cooperativa Milagros Ltda** | Laura González Velasco

**Pastoral Social** | Carlos Accaputo

**AMIA** | Leonardo Jmelnitzky

**Centro Islámico** | Fabián Ankah



## **COMISIÓN DE TRANSPORTE**

**Relator:** Daniel Millaci (CEAP)

**Coordinador:** Marcos Videla

## ÍNDICE

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCCIÓN.....                                                  | 3  |
| DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA .....      | 12 |
| Coronas y Corredores de Transporte.....                            | 12 |
| Red de Autotransporte Público de Pasajeros –APP-Colectivos.....    | 13 |
| Red Ferroviaria de Superficie.....                                 | 14 |
| Red de Transporte Ferroviario Subterráneo y Premetro.....          | 15 |
| Transporte Interjurisdiccional: a) Red de Autopistas c/ Peaje..... | 16 |
| Transporte Interjurisdiccional: b) Combis.....                     | 16 |
| Servicios Automotores de Exclusiva Jurisdicción de la CABA .....   | 17 |
| Red de Ciclovías Protegidas, Bicisendas y Estaciones EcoBici.....  | 18 |
| RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍAS .....                        | 19 |
| Congestión.....                                                    | 20 |
| Plan de la Movilidad Sustentable.....                              | 21 |
| Servicios .....                                                    | 27 |
| Legislación.....                                                   | 32 |
| Tarifas.....                                                       | 35 |
| Control.....                                                       | 36 |
| Autoridad y Organismos de Control.....                             | 37 |
| El entrevistado como máxima autoridad.....                         | 38 |
| El entrevistado como usuario.....                                  | 39 |
| OPINIÓN DE LOS USUARIOS.....                                       | 40 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....                                | 41 |
| Conclusiones Particulares.....                                     | 41 |
| Conclusiones Generales.....                                        | 43 |
| Recomendaciones.....                                               | 44 |



## PRÓLOGO

En la primera reunión de Asamblea del Consejo Económico y Social, se propusieron un listado de temas sobre los cuales la dirigencia de las principales instituciones de la sociedad civil deseaba trabajar, conformándose en torno a esas temáticas y sectores las primeras comisiones permanentes del Consejo.

El año 2012 culminó con la aprobación del informe “19 Pilares para la educación Secundaria 2020” como primer informe consensuado por el Consejo que propuso una profunda reforma curricular y de organización escolar para la escuela media. En 2013 se aprobaron informes acerca de la situación del mercado de trabajo, el perfil industrial y productivo de la ciudad, las experiencias de economía social en la ciudad, las perspectivas del comercio en la configuración barrial porteña y el déficit de vivienda.

En esta oportunidad, el Consejo ha arribado a nuevos consensos y presenta informes de temas claves para la ciudad que habían surgido en aquella primera asamblea. Aquí se presenta el informe de “Relevamiento sobre el Transporte y Tránsito en la Ciudad de Buenos Aires” junto con una Recomendación al Poder Ejecutivo y Legislativo sobre el Tránsito y Transporte. También se han aprobado en 2014 informes sobre temas centrales como lo son el diagnóstico sobre profesionales en la Ciudad de Buenos Aires, recomendaciones específicas sobre posibilidades de desarrollo del Turismo Médico y de la Biotecnología en la Ciudad, informes sobre Empleo No Registrado y Trabajo Doméstico, propuestas sobre Vivienda, entre otros.

En el informe que se presenta a continuación encontrarán, por un lado los resultados de un relevamiento de opinión a un conjunto de informantes claves respecto de la problemática del transporte y tránsito en la Ciudad de Buenos Aires. Por el otro lado, como conclusión de ese relevamiento, y a propuesta de la Comisión, se recomendó al Poder Ejecutivo y Legislativo la necesidad de Redactar una Ley de Movilidad Integral y crear un Ministerio de la Movilidad, como autoridad única del tránsito y transporte.

El informe fue posible gracias al liderazgo y compromiso del Consejero Daniel Millaci, quien en representación de la CEAP (Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros) guió el trabajo de la Comisión junto con Marcos Videla quien coordinó el trabajo de la misma, a quienes el Consejo agradece su tarea.

Este y los otros informes aprobados no representan el final de la tarea de la comisión, sino más bien lo contrario, son un punto de partida para profundizar los temas e intentar generar propuestas específicas para pensar el desarrollo y la sostenibilidad de la ciudad a mediano y largo plazo.

Dr. Sergio Abrevaya

Presidente del Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires



## PRÓLOGO

El tránsito y el transporte son rubros complementarios en la economía incluso, obviamente, en la Ciudad de Buenos Aires.

Sin embargo la importancia que han cobrado en los últimos tiempos ha determinado que el análisis y el estudio pormenorizado de sus efectos y consecuencias sobre la economía de una región tanto del transporte como del tránsito, los pongan al tope de las problemáticas a resolver, sobre todo en las grandes ciudades del mundo dándoles, a sí mismo, una entidad económica propia.

Preguntarse cuanto demoran los ciudadanos en movilizarse cada día y como se evalúan las diferentes decisiones que la Autoridad de Aplicación toma sobre las vías públicas se ha tornado una cuestión insoslayable para determinar costos y tomar decisiones sobre dónde y cómo se desarrolla cualquier negocio o actividad.

Desde la construcción de una nueva torre hasta la definición sobre como ubicamos un establecimiento comercial pasa en gran medida por los problemas de tránsito y transporte en la ciudad. La economía de cualquier rubro o sector no puede analizar su propia actividad sin modelizar previamente estas cuestiones vitales.

El Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires no podía ser entonces ajeno a la problemática y por ende las ubicó dentro de sus actividades para la realización de los correspondientes estudios, análisis y sobre todo las evaluaciones de la actividad que conlleva un trabajo multidisciplinario que encuentra el ámbito propicio en un ente plurisectorial como es el Consejo.

En ese orden de ideas, el Presidente del Consejo Sergio Abrevaya ha dado los lineamientos y pautas generales y los consejeros han apoyado y brindado las ideas globales para que la Comisión de Tránsito y Transporte desarrolle las tareas que a criterio del órgano son imprescindibles para la fluidez de las políticas en la materia.

Por ello se ha avanzado en una primera etapa fundacional que se centra en el conocimiento pleno de las características pero, por sobre todas de las cosas, de la visión intrínseca de los actores económicos y sociales sobre cómo influyen las decisiones que el poder ejecutivo viene tomando en la planificación del tránsito y transporte en la ciudad.

Hemos pues de agradecer a los entrevistados que nos han dado tiempo y ante todo conocimiento sobre la influencia vital de esas decisiones.

Esta etapa que concluye en esta presentación nos da un acabado conocimiento de qué es y cómo influyen los factores analizados en la actividad propia y, ante todo, los factores sociológicos y psicológicos que alteran la vida diaria de los ciudadanos ante los conflictos viales y su transportación.

Las primeras conclusiones devienen del análisis pormenorizado de la actividad propiamente dicha y de los cuestionamientos que derivan de las respuestas, visiones y consecuencias que cada actor ha aportado.

Las ejecuciones de políticas públicas en la materia nos muestran una falta de planificación para la concreción de una Movilidad Urbana deseable en la ciudad.

Es por ello que la constitución de una Autoridad Única da inicio a la construcción de un sistema más potable donde se analicen las consecuencias de las decisiones que diferentes actores toman y su grado de influencia en el Transporte y el Tránsito.

Los proyectos que confluyen del Estudio realizado tienen por finalidad concretar de manera certera y veraz las mejores propuestas que surjan de la multiplicidad de necesidades que los ciudadanos de Buenos Aires posean, dando por sentado que sin pretender dejar a todos los sectores conformes, los mismos participen en los efectos benéficos que puedan surgir para el común de la gente.

El ciudadano cree que demora mucho y la percepción es un elemento subjetivo que puede confluir en decisiones erróneas, por ello la Propuesta de creación de un Observatorio Móvil, la propuesta y recomendación de creación de un Plan de Movilidad Sustentable y la generación de un Ministerio de la Movilidad, son pasos concretos para dar un puntapié inicial en el abordaje de estos temas.

La Comisión Coordinada por el experto Marcos Videla secundado por consultores de alto nivel y con profunda experiencia en los temas abordados, garantizan al Consejo la profesionalidad de la tarea emprendida.

Por último agradecer la profundidad e inteligencia enriquecedora de la participación de los consejeros en las diferentes tareas emprendidas en el ámbito de trabajo en el que nos toca convivir.

La experiencia de compartir ideas con actores surgidos de diferentes sectores de la sociedad civil, con distintas ideologías y proyectos individuales o sectoriales ejerciendo una tarea democrática de entender, racionalizar y acordar es un ejemplo y una muestra cabal de la ciudad que debemos construir entre todos. Por ello MUCHAS GRACIAS.

Daniel Millaci

Consejero en representación de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros  
(CEAP) – Relator Comisión Tránsito y Transporte



## RECOMENDACIÓN\*

El Consejo Económico y Social de la Ciudad, por su naturaleza jurídica, objetivos y carácter de acuerdo a la Ley 3317, recomienda al Poder Ejecutivo y Legislativo de la Ciudad de Buenos Aires:

- Redactar una Ley de Movilidad Integral.
- Crear un Ministerio de la Movilidad, como autoridad única del tránsito y transporte.

El estudio “Relevamiento sobre Transporte y Tránsito en la CABA. Entrevistas en Profundidad”, llevado adelante por la Comisión de Tránsito y Transporte del Consejo Económico y Social, permitió detectar que para la viabilización de estas propuestas se requiere de:

1. Generosidad personal, partidaria, político / ideológica y sectorial.
2. Pensar a la ciudad desde el ejercicio pleno de su autonomía más que “dentro de los límites de su competencia”.
3. Solvencia técnica.

---

\*“Recomendación aprobada por el Consejo Económico y Social en la Asamblea del 16 de septiembre de 2014”.



## **“RELEVAMIENTO SOBRE TRANSPORTE Y TRÁNSITO EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES: ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD”\***

### **1. INTRODUCCIÓN**

En julio de 2013 comenzaron las labores de la Comisión de Tránsito y Transporte (CTyT) del Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires (CEyS) con el objetivo de aportar soluciones y colaborar en la definición del perfil deseado para la Ciudad en esta temática.

Los primeros consensos alcanzados entre sus integrantes, apuntan a desarrollar propuestas referidas a aspectos normativos e institucionales que constituyan un nuevo Contrato Social para los actores del sistema.

Con el objeto de conocer y valorar las opiniones de los distintos actores (públicos y privados) del sistema se consideró necesario realizar un relevamiento de opinión a un conjunto de informantes claves respecto de la problemática del transporte y tránsito en la Ciudad de Buenos Aires.

El relevamiento incluyó preguntas relacionadas, no sólo con los objetivos iniciales que propuso la CTyT del CEyS (a- explorar la viabilidad de la creación de una Ley de Transporte; b- analizar la posibilidad de creación de una Autoridad Única de Transporte y Tránsito para la CABA), sino también sobre un conjunto más amplio de aspectos inherentes al tránsito y transporte en la Ciudad.

El resultado de dicho relevamiento se presenta en el siguiente Informe, que intenta sistematizar las propuestas concebidas en un marco global, multisectorial e inclusivo, y elaborar conclusiones, recomendaciones y cursos de acción en el corto, mediano y largo plazo.

Se optó por utilizar técnicas cualitativas de investigación. La guía-cuestionario fue elaborada a partir del criterio de los consultores y de las sugerencias de la Coordinación de la CTyT del CEyS.

Para las entrevistas se seleccionaron a representantes de los siguientes sectores: Automotor, Ferroviario y Transporte, según su especialidad: Autotransporte Público de Pasajeros (APP), Oferta Libre (vgr. Combis), Autos de Alquiler con Reloj Taxímetro (Taxis), Remis, Flete, Transporte de Escolares, Transporte Ferroviario Subterráneo (Subte) y Motocicletas, ya sean empresarios, trabajadores, consultores, funcionarios o políticos. Algunos entrevistados han sido categorizados como representantes del sector “transporte” en general habida cuenta que, sea por su función actual o por su posición a lo largo del tiempo, no sería posible encasillarlos o en un modo o segmento de la oferta, sector o especialidad, específica. Durante los meses de noviembre y diciembre de 2013, se realizaron 35 entrevistas con preguntas cerradas, pero permitiendo a los entrevistados expresarse cuando se evaluó que éstos lo consideraban conveniente, con una duración aproximada de entre 75 minutos y 90 minutos.

El Informe se encuentra organizado en capítulos, de las cuales esta Introducción plantea los objetivos generales del mismo y la metodología utilizada.

En el segundo capítulo, debido a que por su interrelación, la Ciudad no puede ser pensada desde el punto de vista de la movilidad sin considerar el Área Metropolitana de la que forma parte, se presenta una breve contextualización de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y de su sistema de transporte.

En el tercer capítulo, se presentan los resultados obtenidos en el relevamiento, en temas como congestión, plan de movilidad sustentable, servicios, tarifas, legislación, entre otros.

El cuarto capítulo contiene la opinión de los usuarios a partir de un Estudio sobre la Percepción de la Calidad de la Movilidad (OMU-CAF).

Por último, se presentan las conclusiones generales y particulares del Informe, además de recomendaciones sobre posibles temas a investigar en el futuro.

---

\*“Informe aprobado por el Consejo Económico y Social en la Asamblea del 4 de diciembre de 2014”.

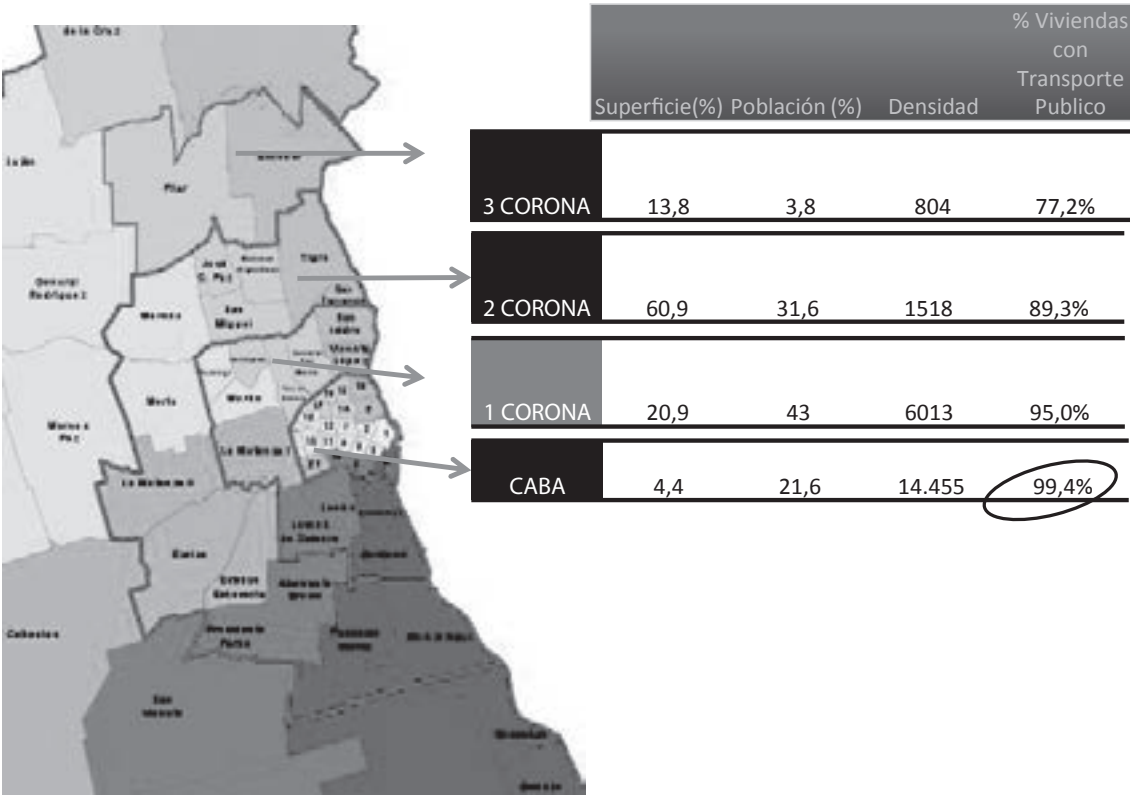
2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA

2.1 CORONAS Y CORREDORES DE TRANSPORTE

Según la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) : “Los corredores se han definido en función de los principales patrones de circulación de las líneas de Autotransporte Público de Pasajeros—APP y de la orientación de las principales vías de comunicación (red principal de autopistas y ferrocarril) y las coronas tienen una connotación estrictamente de continuidad geográfica pero da por supuesta una cierta homogeneidad de la población incluida en ellas. La “primer corona” se representa en general como un anillo de partidos que rodean a la Ciudad de Buenos Aires (25 km) y la “segunda corona” como un anillo sucesivo que abarca partidos más alejados de la Ciudad de Buenos Aires (50 km) y “tercera corona” hasta 100 km”.

Hacia el año 2001, casi la totalidad de las viviendas de la CABA (99,4%) poseían un transporte público a menos de 300 metros .

PORCENTAJE DE VIVIENDAS CON TRANSPORTE PÚBLICO A MENOS DE 3 CUADRAS SEGÚN CORONA



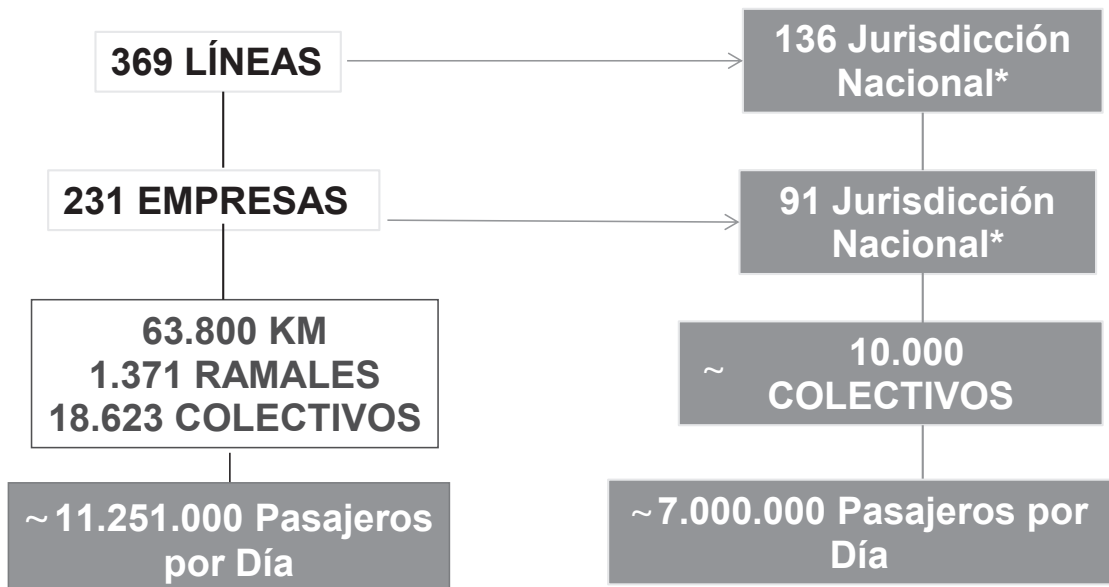
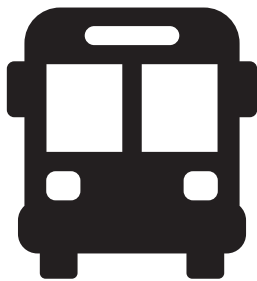
Fuente: INTRUPUBA, Secretaría de Transporte de la Nación, s/d ed.

## 2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

El sistema de transporte de la RMBA está conformado por diversos modos masivos e individuales que apoyados en infraestructuras (autopistas, avenidas, centros de transbordo, vías y calles) permiten la movilidad de las personas, ya sea en automóviles como en colectivos, trenes, subtes, combis, a pie o en bicicleta.

### 2.2 Red de Autotransporte Público de Pasajeros – APP - Colectivos

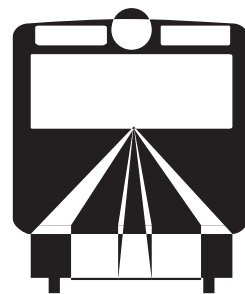
El subsistema de Autotransporte de Pasajeros (APP) cuenta con un total de:



\*Se entiende por jurisdicción nacional a aquellas líneas de colectivos que transitan total o parcialmente dentro de la Ciudad de Buenos Aires y cuya autoridad de aplicación es el Gobierno Nacional.

## 2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

### 2.3 Red Ferroviaria de Superficie



**7 LÍNEAS**

**4 TERMINALES \***

**828 KILÓMETROS  
> de 250 ESTACIONES  
1398 COCHES**

**~905.000 Pasajeros por  
Día**

\*Se excluye la Estación Buenos Aires.

## 2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

### 2.4 Red de Transporte Ferroviario Subterráneo y Premetro



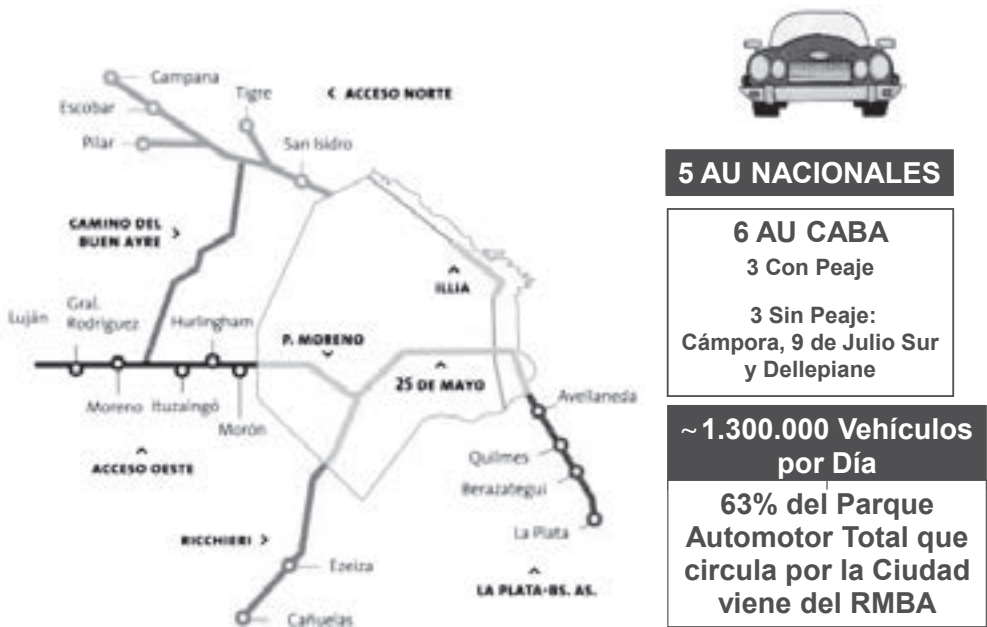
~ 758.000 Pasajeros por Día



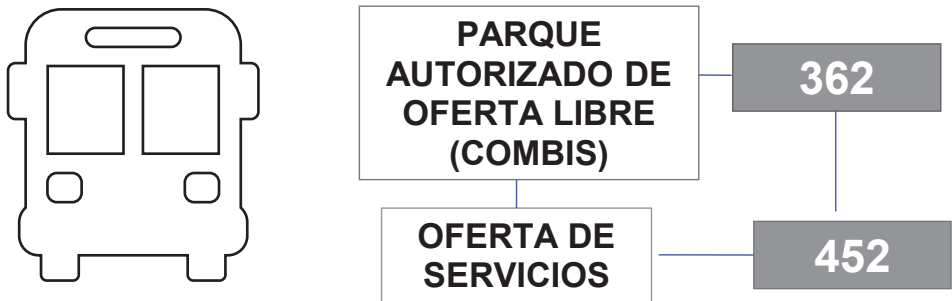
2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

2.5 Transporte Interjurisdiccional a) Red de Autopistas c/ Peaje

Dentro de la Ciudad existen seis autopistas: Dellepiane, 9 de Julio Sur, Presidente Héctor J. Cámpora, 25 de Mayo, Perito Moreno y Arturo Illia. Las tres primeras son de acceso totalmente gratuito, mientras que las tres últimas tienen estaciones de peaje.

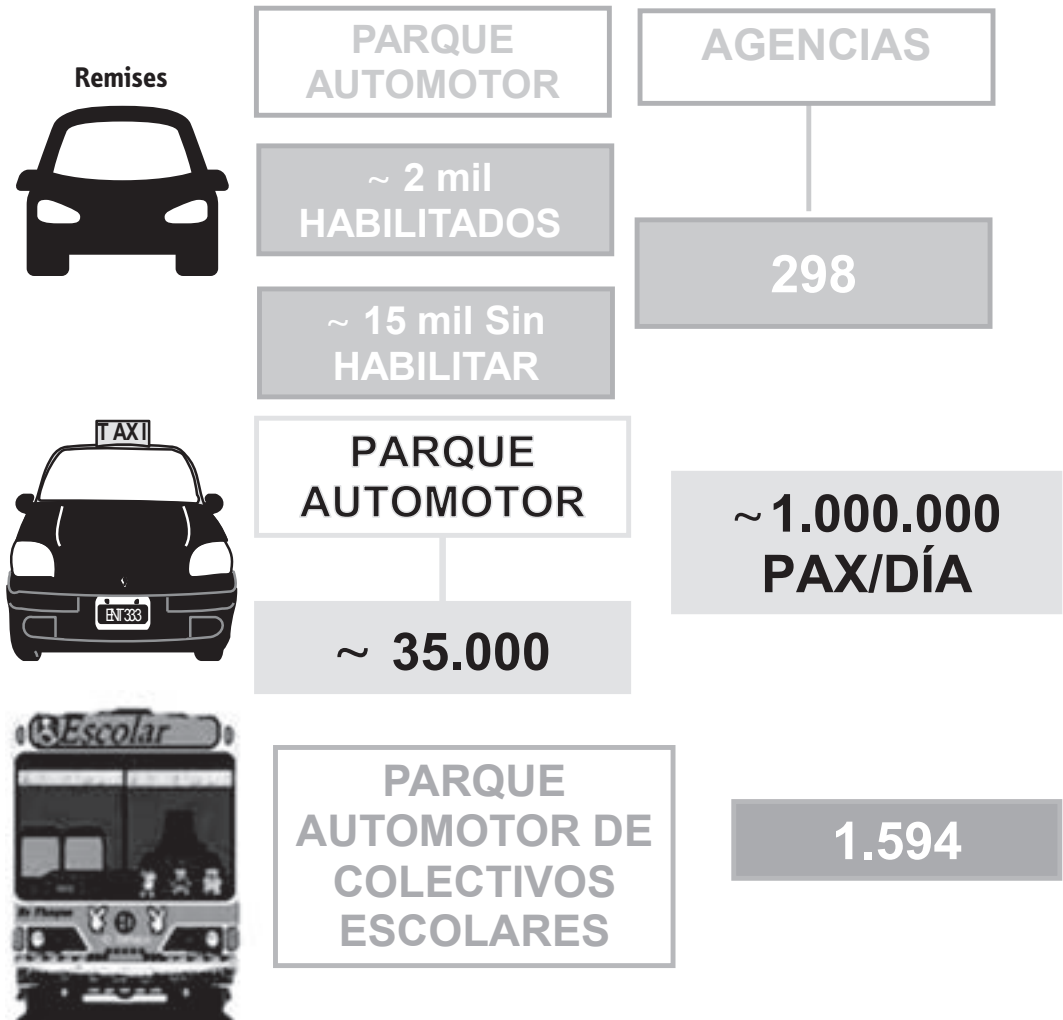


2.5 Transporte Interjurisdiccional b) Combis



## 2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

### 2.6 Servicios Automotores de Exclusiva Jurisdicción de la CABA



2. DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA RMBA (CONTINUACIÓN)

2.7 Red de Ciclovías Protegidas, Bicisendas y Estaciones EcoBici



117 KILÓMETROS



**S.T.P.B.**  
Sistema de  
Transporte Publico  
de Bicicletas

**32 ESTACIONES**

**114.889 Usuarios  
Inscriptos**

**FLOTA: 800**

**5.000 VIAJES/DIA  
(solo del S.T.P.B.)**

No hay estimaciones sobre la cantidad de viajes por día de las bicicletas particulares

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

A continuación se presenta un resumen de los principales hallazgos para cada categoría a partir de las entrevistas realizadas:

#### 3.1 CONGESTIÓN

¿Cuáles son los factores que más desfavorablemente impactan en el tránsito?

##### FACTORES QUE IMPACTAN NEGATIVAMENTE EN EL TRÁNSITO

- El 75,9% de los entrevistados coincidió en asignar a la “cantidad de vehículos” (crecimiento del Parque Automotor) la mayor contribución a la congestión. Más de la mitad, considera que el uso de la vialidad como espacio de la protesta social (“Cortes de calles por manifestaciones”) y los Pasos a Nivel con Barreras le siguen en importancia con el “Mayor Impacto”.
- El sistema de semáforos para más de la mitad de los entrevistados tiene un impacto poco relevante sobre la congestión. La mayoría justificó esta percepción basándose en que el “sistema se está modernizando y hay que esperar los resultados”.
- Respecto a las Ciclovías, los respondientes se mostraron “políticamente correctos” en sus respuestas a la hora de evaluar su contribución como factor de congestión al igual que con la “Peatonalización”, lo que las ubica entre “No impacto” a “Medio Impacto”, pero cuando lo analizaban en conjunto: “Un coche mal estacionado en una mano; la ciclovía en la otra; un lomo de burro en la bocacalle, un contenedor en el cordón y un taxi buscando pasajeros: cartón lleno!”.
- Cuando se preguntó acerca del impacto de las combis, la mayoría de los entrevistados las asoció con la construcción de la Terminal Obelisco -inaugurada en julio de 2013-: “Ahora que las bajaron casi no impactan”, lo que se refleja en las respuestas, las que se concentraron entre “No impactan” a “Medio Impacto”.
- Las motos, si bien se las asocia con “desorden”, se las evalúa como favorables a la descongestión: “Una moto más, es un auto menos”.
- Más del 80% de las respuestas evaluaron de considerable impacto al “Mal Estacionamiento”, a la “Carga/Descarga” y a la “Competencia por la red vial entre APP, taxis y vehículos particulares”. Lo interesante, es que la disputa por el cordón (Estacionamiento y Carga/descarga) prevalece por sobre la disputa por la vialidad.

##### MEDIDAS PARA MITIGAR LA CONGESTIÓN

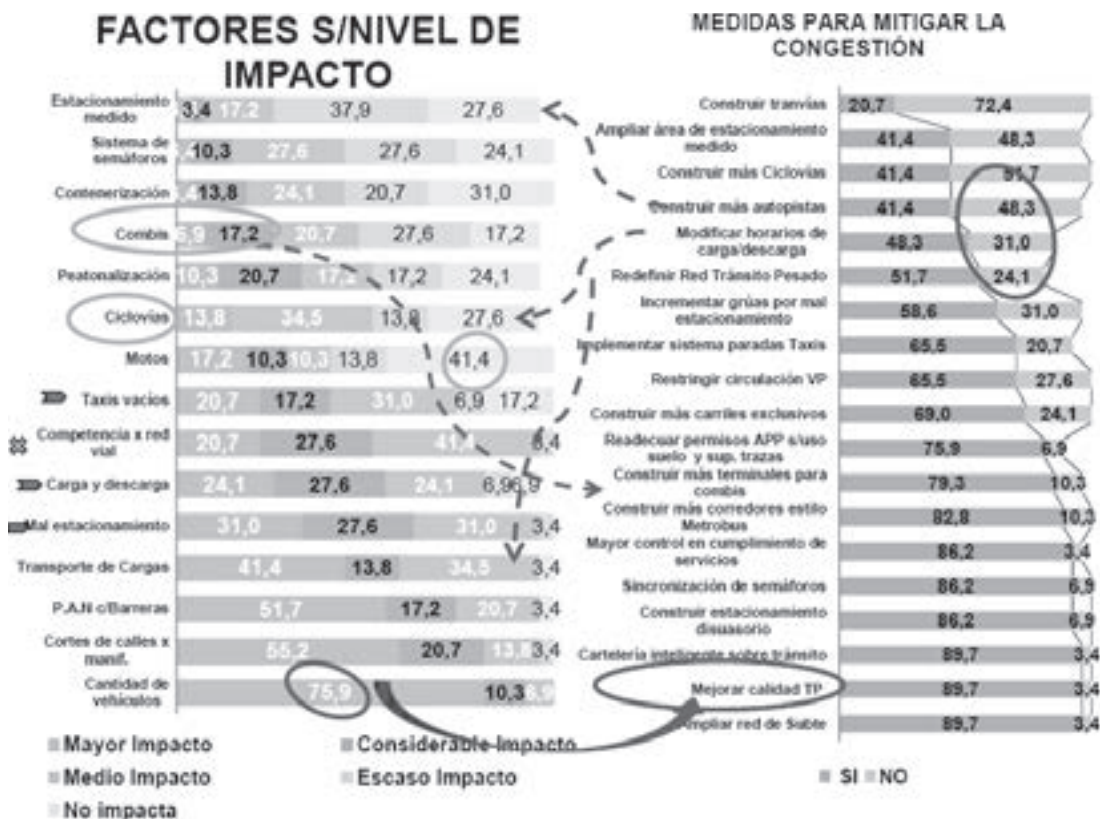
- La gran mayoría de los entrevistados consideran que las medidas para mitigar la congestión están relacionadas con el transporte público ya sea, mejorando su calidad; ampliando la red de subte; incrementando el control en el cumplimiento de los servicios; construyendo más segregación (aunque se percibe una mayor predisposición a los carriles estilo Metrobús que a la experiencia de los carriles exclusivos) y readecuando los permisos del APP.
- En relación al tránsito, “la fluidez mejoraría con una mayor cartelera inteligente (relacionada con los cortes por manifestaciones, obras, etc.) y coordinación semafórica”. Respecto a la cartelera, se resaltó la necesidad de su actualización on line.
- Construir más autopistas, más Ciclovías o ampliar el área de estacionamiento medido, no son consideradas como buenas medidas para mitigar la congestión, ya que concentran más detractores que defensores. Lo mismo sucede con la construcción de tranvías, es probable que la oposición al desarrollo de este modo de transporte público está asociado a la experiencia del Premetro y del Tranvía del Este.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.1 CONGESTIÓN (continuación)

¿Cuáles son los factores que más desfavorablemente impactan en el tránsito?: Adjúdique a cada una de las causas un puntaje de 1 (no impacta) a 5 (mayor impacto).

¿Tomaría alguna de estas medidas para mitigar la congestión?



Frases destacadas de las respuestas:

- "ES LA CONGESTIÓN QUE HAY EN LAS GRANDES URBES. ES ASÍ. EL LÍMITE DE LA CIUDAD ES EL RÍO: ES UNA VARIABLE MENOS PARA SALIR. IMPOSIBLE QUE NO HAYA CONGESTIÓN".
- "HAY DOS EFECTOS QUE SE MEZCLAN: AUMENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR -QUE SIEMPRE CRECE- Y EL CAOS POLÍTICO SOCIAL QUE QUITA PREVISIBILIDAD A TODO... NO SE SABE POR QUÉ RUTA SE LLEGA A DESTINO".
- "LA TRAMA URBANA DE LA CIUDAD ES MUY GENEROSA EN CUANTO A SU CAPACIDAD. EL DÉFICIT ESTÁ EN SU ORDENAMIENTO: MOVILIDAD, DESPLAZAMIENTO, ACCESO Y ABASTECIMIENTO. MUCHOS DE LOS PROBLEMAS DE CONGESTIÓN TIENEN QUE VER CON EL ABASTECIMIENTO Y FALTA DE CONTROL DE HORARIOS. HAY QUE ENCONTRARLE LA VUELTA AL TEMA".

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.2 Plan de la movilidad sustentable

¿Conoce el plan de movilidad de la CABA?

El **65%** no lo conoce como “Plan”, pero sí sus intervenciones



Resulta interesante que, pese al desconocimiento declarado y a las múltiples intervenciones generadas a partir del cumplimiento de los lineamientos del “Plan” (independientemente de la valoración que merezcan), no hay actor de la vialidad que no se sienta excluido y reclame “inclusión”, más allá de que su sector haya sido objeto de algunas medidas específicas. Una explicación posible de esta dualidad, podría estar asociada a la unilateralidad de la elaboración y ejecución del Plan.

¿Cuál es su opinión?

Frases destacadas de las respuestas según valoraciones positivas y negativas:



- “Un primer esfuerzo por coordinar los modos. Lo pone a la vanguardia cuando era poco imaginable que iba a ser así”.
- “Puso en la agenda los temas esenciales, los modos no motorizados, apoyo a la peatonalización, transporte público y clara jerarquización vial. Cosas concretas, muy simples que parecía que no se podían hacer”.



- “La Ciudad está demasiado progresista”.
- “Debería estar armonizado con políticas de mediano y largo plazo”.
- “Le da mucho privilegio al peatón y no se mira el resto”.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.2 Plan de la movilidad sustentable (continuación)

¿Está de acuerdo con la planificación de la red de subtes?

- Salvo los consultores, funcionarios, empresarios y trabajadores del sector, en líneas generales se notó un conocimiento relativo o directamente desconocimiento sobre la red que prevé la Ley 670 sancionada el 9 de noviembre de 2001 (Que incluye las nuevas líneas “F” – “G” – “I”).
- Algunas de las respuestas fueron: “Es necesario realizar conexiones entre la red y ampliarla”; “Es obsoleta y sin integración”; “No es la Biblia”; “Es anacrónica”; “Fue una ley discutida a espaldas de la población”; “La línea F puede ser (Constitución – Plaza Italia)”.



¿Cómo debe financiarse la expansión y operación del subterráneo?

- Más allá de las posiciones teóricas, la mayoría coincide en que la ampliación de la red de subte es una “Cuestión de Estado” no sólo por sus costos sino por la troncalidad propia de un transporte masivo en un contexto de RMBA. Por lo que consideran que debe ser financiada internacionalmente y con apoyo de la Nación; “El transporte se debe pensar en términos de región, de ahí surge el fondeo. Hoy no es posible. Debe hacerse con financiamiento internacional de largo plazo y la operación: con tarifa plena y tarifa social”.
- En cuanto al financiamiento de la operación, las opiniones se encuentran divididas, mencionando distintas alternativas:
  - Tarifa Plena + Subsidio.
  - Financiado por el operador “El que opera debe pagar toda la operación y el mantenimiento”.
  - Por los impuestos al vehículo particular (estacionamiento, combustibles, multas, patentes, seguros, etc.).
  - Por el Capital Financiero.
  - Por los habitantes de la RMBA, no sólo de la CABA.
  - ABL.
  - Fondos propios.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

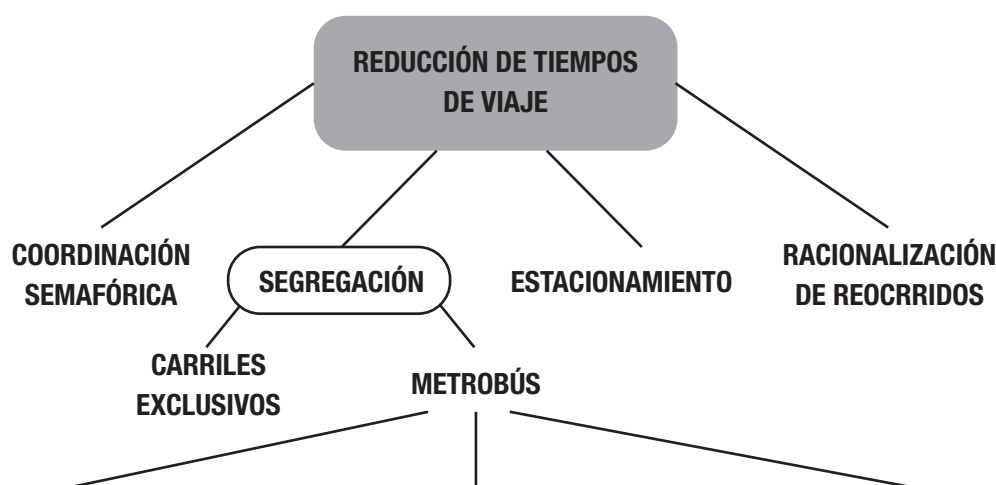
#### 3.2 Plan de la movilidad sustentable (continuación)

¿Cree que es posible reducir los tiempos de viaje en Autotransporte Público de Pasajeros (APP). ¿De qué manera?

¿Qué opina del Metrobús y los carriles exclusivos para el APP?

¿Qué opinión le merece el Metrobús de 9 de Julio, JB Justo y Sur?

- La posibilidad de la reducción en los tiempos de viaje del APP fue asociada directamente con los Metrobuses y los Carriles Exclusivos, aunque todos los entrevistados diferenciaron entre estos dos tipos de ordenamiento e incluso al interior de los mismos: “Los tres Metrobuses son diferentes”.
- La semaforización no quedó por fuera a la hora de pensar en la agilidad: “Cuando esté instalado el nuevo sistema de semáforos, éste sería un nicho a explorar. Todo lo que sea segregar el tránsito general del de los colectivos, es bueno”, así como tampoco quedó por fuera la posibilidad de reducir los tiempos de viaje “racionalizando recorridos, enderezándolos. Hay que eliminar la competencia dañina”.
- “Es posible reducir los tiempos de viaje en APP organizando el tránsito que se asegure el 100% de la capacidad de las calles y avenidas ya que hay un 40% de autos y camiones mal estacionados”.
- Si bien comparten que la segregación vial es conceptualmente buena, todos los informantes a excepción de los que no pueden utilizar los carriles y que demandan ser incorporados a los mismos, coinciden en que “se encuentran invadidos...están fuera de control”.



**SUR**



**9 DE JULIO**



**JUAN B. JUSTO**

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.2 Plan de la movilidad sustentable (continuación)

##### **Metrobús del SUR:**

En cuanto al Metrobús del Sur, hay coincidencia plena en que, de los tres, es el que mayores problemas y externalidades negativas presenta:



- “Los colectivos que circulan por él, demoran más tiempo”.
- “Congestiona”.
- “No se puede circular por Garay, Chiclana, Cruz. Sólo van dos líneas”.
- “No funciona y nadie lo va a cuidar, no va a ningún lado. Salvo la línea 143, ninguna línea lo usa completo”.
- “No está bien estructurado. Tiene externalidades negativas. Mucho más negativo que si se hubiera hecho sobre la autopista 25 de Mayo”.
- “Falta Resolver el “nudo” de Sáenz que es el talón de Aquiles del proyecto. En Roca, no se redujeron los tiempos de viaje, pero se instaló el concepto de “estética” en la zona sur”.



##### **Metrobús de Juan B. Justo:**

El Metrobús de Juan B. Justo presenta opiniones divididas:

- “Está muy bien, se acortó el tiempo. El impacto negativo es para los autos y los vecinos ya que los autos van a los barrios”.
- “Fue un golazo. Han disminuido los tiempos de viaje pero falta señalamiento. Nadie lo controla y crecen los accidentes”.
- “Fue el primero, culturalmente. Se respeta mucho, pero se meten las motos”.
- “El único tema es el espacio. Hay mucho tiempo que no pasa ningún colectivo. A determinada hora está vacío. El del Sur tiene el mismo problema”.
- “Era indispensable. Se ha generado un poco de interferencia con el automóvil particular”.
- “Fue una prueba. Funciona porque son dos líneas”.
- “Es una excelente idea para una avenida que va de punta a punta y no tiene alternativa guiada. Falta control”.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.2 Plan de la movilidad sustentable (continuación)

Metrobús de la 9 de Julio:

En general se describió como una experiencia que es percibida como exitosa y con externalidades positivas:

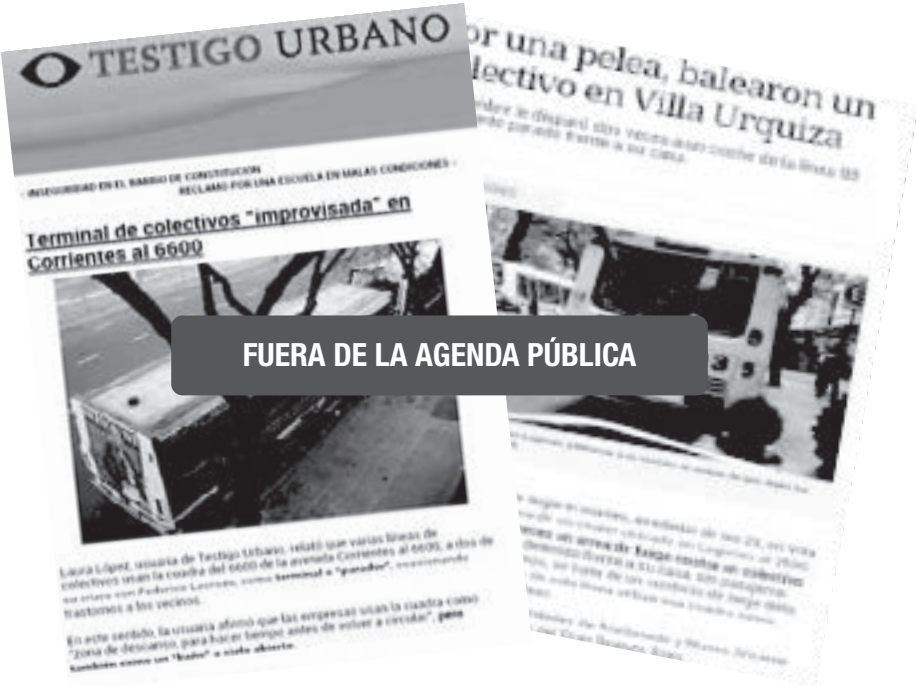
- “Es el ícono de lo que se puede hacer: ordenando lo que está con buen gusto y criterio”.
- “Tiene un diseño perfecto. El problema es que no va a ningún lado”.
- “Es muy bueno. No hay competencia por el cordón. Generó un ordenamiento del resto de la vialidad: nosotros -oferta libre- y los taxis vamos por las “colectoras” Cerrito y Pellegrini. El orden, generó orden”.
- “Era innecesario ya que se podía haber usado los laterales de la avenida. Fue una inversión que prácticamente ya estaba hecha. No lo invadimos porque es contramano. De todas formas el tránsito está mejor”.
- “Falta terminar la parte de Constitución. El objetivo es la segregación”.
- “Es urbanísticamente positivo. Si bien está sobre la línea C no la perjudicó tanto. A las empresas les achicó la vuelta en 40 minutos”.
- “Se superpone (con la Línea C de subte), si... pero igual hay que hacer un sistema mejorado de transporte de superficie. Las soluciones son complementarias”.



3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

3.2 Plan de la movilidad sustentable (continuación)

- ¿Las cabeceras secundarias de las líneas de Autotransporte Publico de Pasajeros (APP) cuentan todas con infraestructura para el descanso e higiene del personal y para la espera de cierto número de unidades tal como está previsto en el respectivo Convenio (460/73)? ¿Qué propondría en caso que no la tuvieran?
- Preguntar sobre las cabeceras secundarias del APP, operó como disparador de una demanda sectorial, en el sentido que todos los actores involucrados en la vialidad (motos, taxis, combis, etc) plantearon la necesidad de contar con sus propios espacios para el descanso, refrigerio y aseo mientras realizan las esperas y durante los tiempos “muertos” en los respectivos valles de los diferentes servicios.
  - Se percibió que el conjunto de los actores considera que las empresas de APP deben procurarse sus propios predios, en cambio al resto de los actores es un “deber” de las autoridades resolverles el problema. El ejemplo a seguir –y a “envidiar”- es la Terminal Obelisco para el servicio de combis. No obstante, los operadores de turismo urbano y servicios urbanos especiales consideran insuficiente la mencionada terminal y cuestionan la falta de control sobre los operadores que hacen uso de las instalaciones, así como la proliferación de servicios clandestinos en el resto de la Ciudad.
  - El mayor problema de la falta de cabeceras secundarias, es la regulación en la vía pública con el motor encendido, cuando los vehículos se encuentran en espera, pese a que la Ley 2148/LCABA/06 es muy específica en este sentido: “Es inadmisibles el motor encendido.... debería haber 0 de tolerancia con el motor encendido.”
  - Si bien la cuestión se reconoce como problema, ninguno de los entrevistados lo tenía en “agenda”.



### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.3 SERVICIOS

Indique los principales problemas y posibles soluciones:

Subte:

- Se identificaron dos problemas fundamentales: infraestructura y “metrodelegados”. En cuanto a infraestructura mencionaron que la red es corta y obsoleta, y su diseño es radial. También se objeta la calidad del servicio que tiene que ver con la falta de frecuencia y falta de coches. Los “Metrodelegados” fueron visualizados como problema por los representantes de los sectores ajenos al transporte ferroviario subterráneo.
- La solución que se plantea se relaciona a obras, inversiones y respecto al tema de los “metrodelegados”, consideran que la solución es “la aplicación de las normas”.

Trenes:

- Los problemas son el “estado” y “el Estado”. En un sólo caso se mencionó la seguridad por accidentes como el gran problema.
- Respuesta unánime en cuanto a que la solución pasa por la inversión y el control.

Metrobús:

- Si bien todos los entrevistados adhieren al sistema, han planteado algunos problemas: “No es un modo de transporte sino que se trata de un ordenamiento exitoso, ya que en dos casos en donde se los hizo la vialidad era insuficiente”; “No funciona como un sistema troncal, le falta conectividad”; “Hay que redefinir las líneas y sus frecuencias dentro del Metrobús, los carriles van vacíos mucho tiempo y es por eso que los intrusan”; “El parque móvil no se adecua con la infraestructura de estaciones”.
- “Incorporar tecnología, señalización”; “Hacer un Metrobús que continúe en la Ruta 3”; “Planificar una Red de Metrobuses”, son las soluciones propuestas.

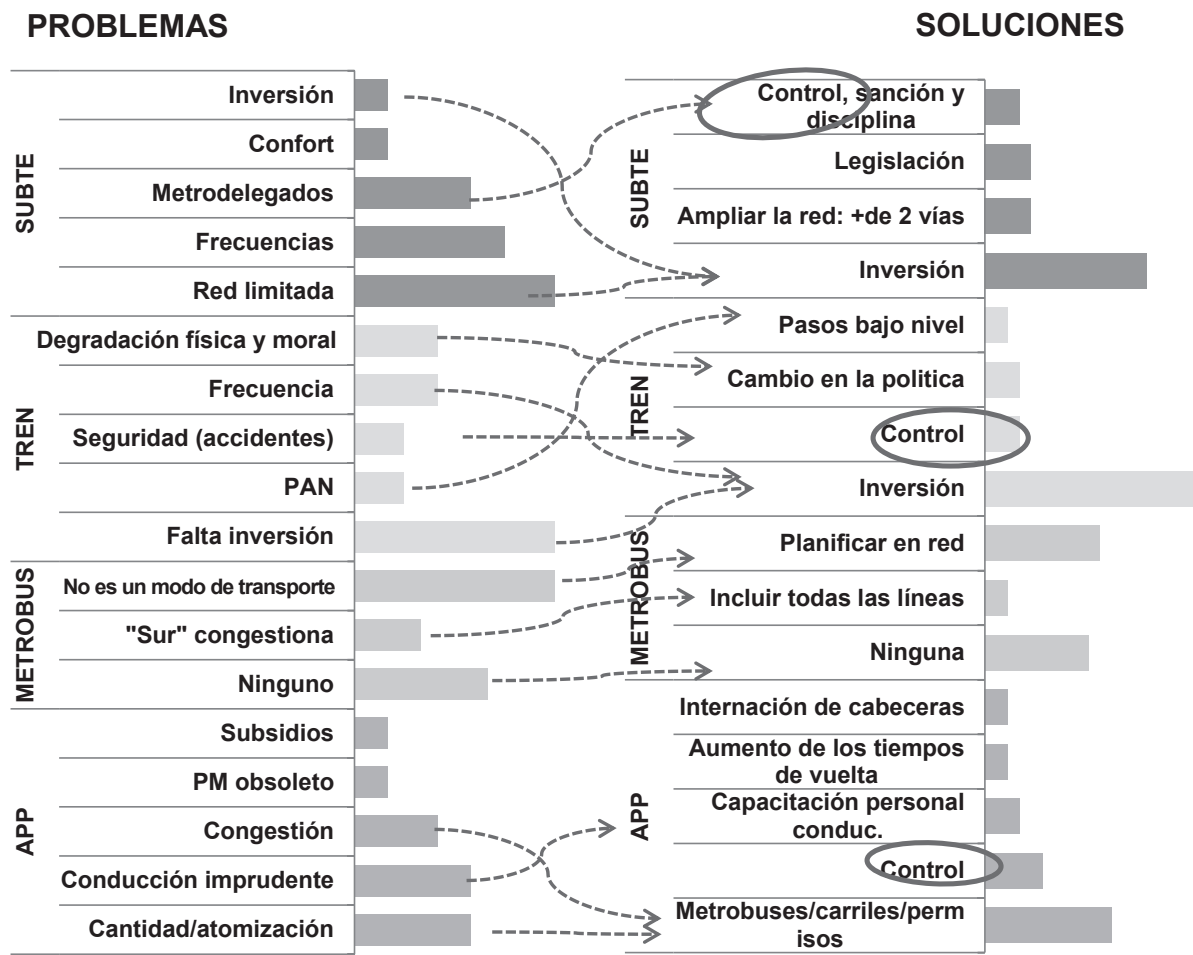
Autotransporte Público de Pasajeros:

- Existieron casi tantas respuestas como entrevistados. Sin embargo, los problemas podrían agruparse en los siguientes temas: congestión, cantidad (exceso de frecuencia en algún caso), conducción y personal de conducción, falta de sustentabilidad del sistema por los subsidios.
- En cuanto a los problemas se destacó: “No hay un sólo problema; se los mejoraría atacando varios frentes”.

3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

3.3 SERVICIOS (continuación)

Indique los principales problemas y posibles soluciones:



### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.3 SERVICIOS (continuación)

Indique los principales problemas y posibles soluciones:

Remis:

- Si bien casi la mitad de los entrevistados respondieron que no tienen problemas, se lo ve como un tema de la Región y no de la CABA. Consideraron que su problema es la ilegalidad.
- El control es visto como solución, más la creación de un Registro y regularización normativa.

Escolares:

- Es un tipo de servicio que no aparece como problemático, la respuesta no surgió automáticamente. No es un segmento de la oferta muy analizado. Se plantea la antigüedad del parque y las condiciones de seguridad en los que el servicio se presta.
- El control aparece como parte de la solución.

Combis:

- El problema más importante es la ilegalidad y, en segundo lugar, el sistema de paradas.
- Se sugirió, básicamente, su formalización a través de la legislación. También se propuso ampliar la cantidad de terminales.

Taxis:

- Las respuestas son más homogéneas, apuntado a su cantidad y a su circulación.

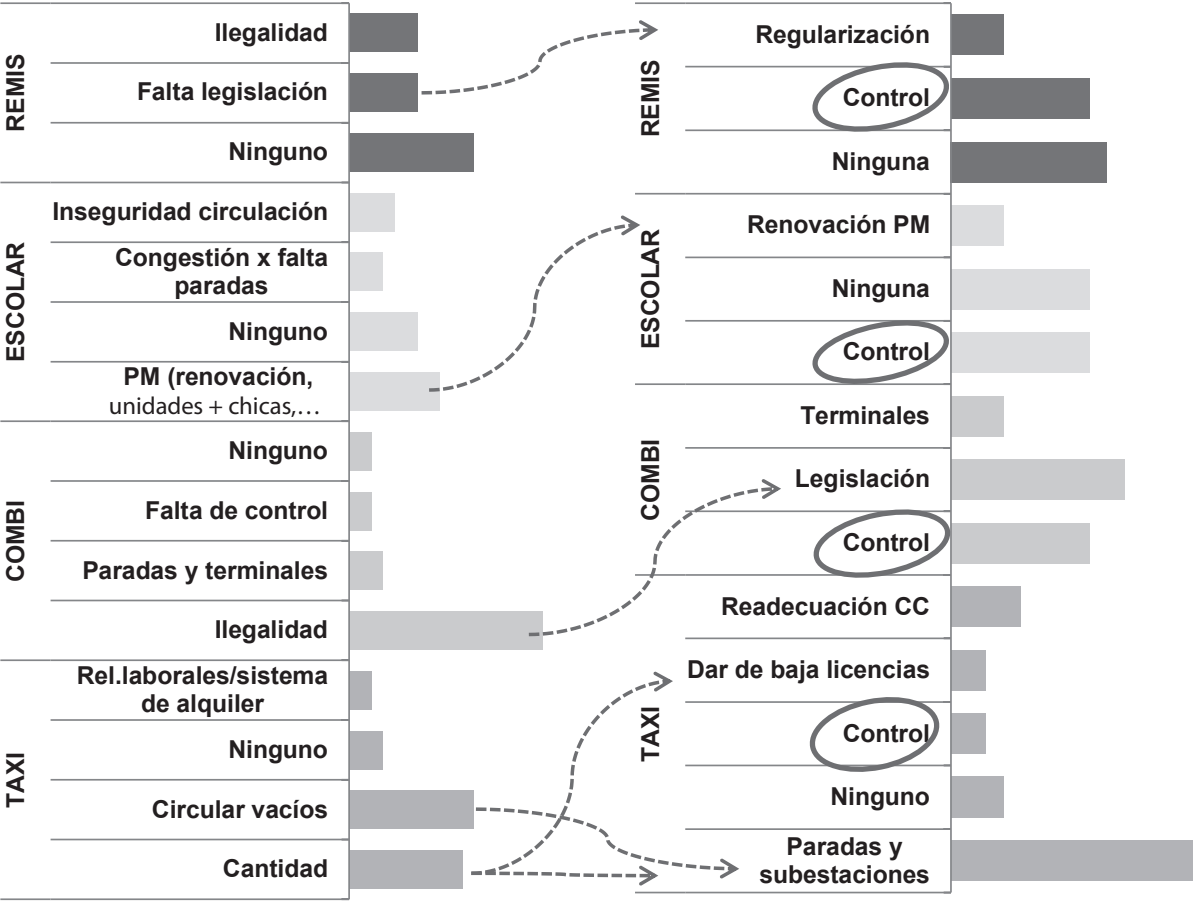
3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

3.3 SERVICIOS (continuación)

Indique los principales problemas y posibles soluciones:

PROBLEMAS

SOLUCIONES



### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.3 SERVICIOS (continuación)

Indique los principales problemas y posibles soluciones:

**Camiones:**

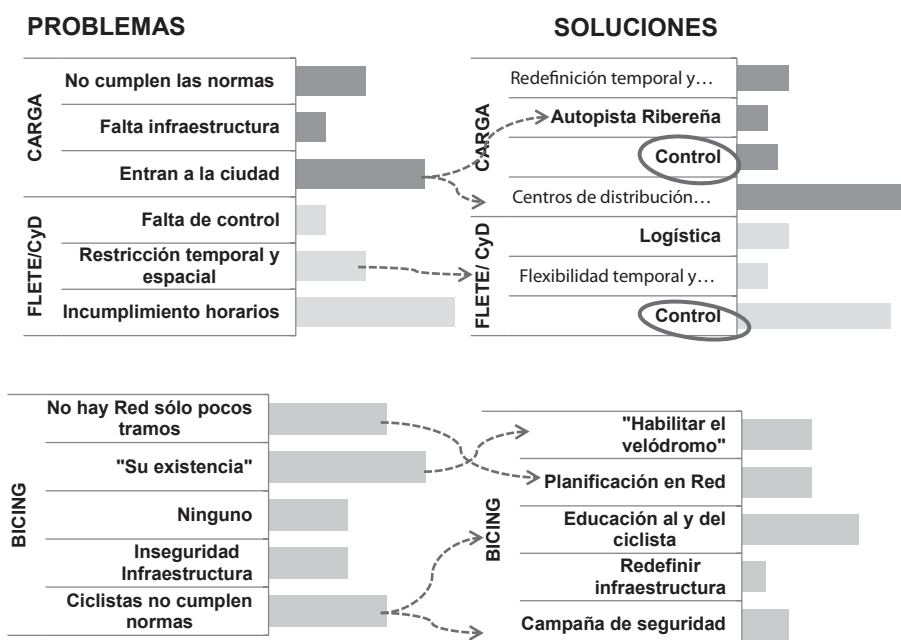
- No se realizaron entrevistas a representantes del sector, mientras que el resto de los actores ven que el problema básico de los camiones es su ingreso a la Ciudad en cantidad, lo cual lo asocian a la falta de la Autopista Ribereña y a la existencia del Puerto.
- Parte de la solución: "Creación de un centro logístico para la consolidación y desconsolidación de la carga en las afueras de la ciudad"; "Control electrónico de horarios de ingreso a la Ciudad".

**Carga y Descarga:**

- Básicamente el problema es el incumplimiento de los horarios. "Es un tema de muy compleja solución ya que se trata del abastecimiento de una gran ciudad". Los que son de la actividad reclaman una flexibilidad espacial y temporal mientras que el resto pide un mayor cumplimiento del horario y cajones, vía poste electrónico o incorporación tecnológica.
- Se propuso la elaboración de una "Ley de Logística".

**Bicing:**

- El mayor problema que observan respecto a su implementación está relacionado con la seguridad del ciclista, no sólo por tratarse de un actor muy vulnerable sino porque demuestra poco apego al cumplimiento de las normas de tránsito: "Se creen los dueños de la calle". También afirmaron "No hay una red, sólo tramos" y algunos opinaron que directamente no debía existir.
- "Capacitación y educación vial al ciclista", es considerado como una tarea pendiente. Cuando se piensa la Movilidad, todos están de acuerdo en la necesidad de capacitar al ciclista y al resto de la vialidad que la comparte.



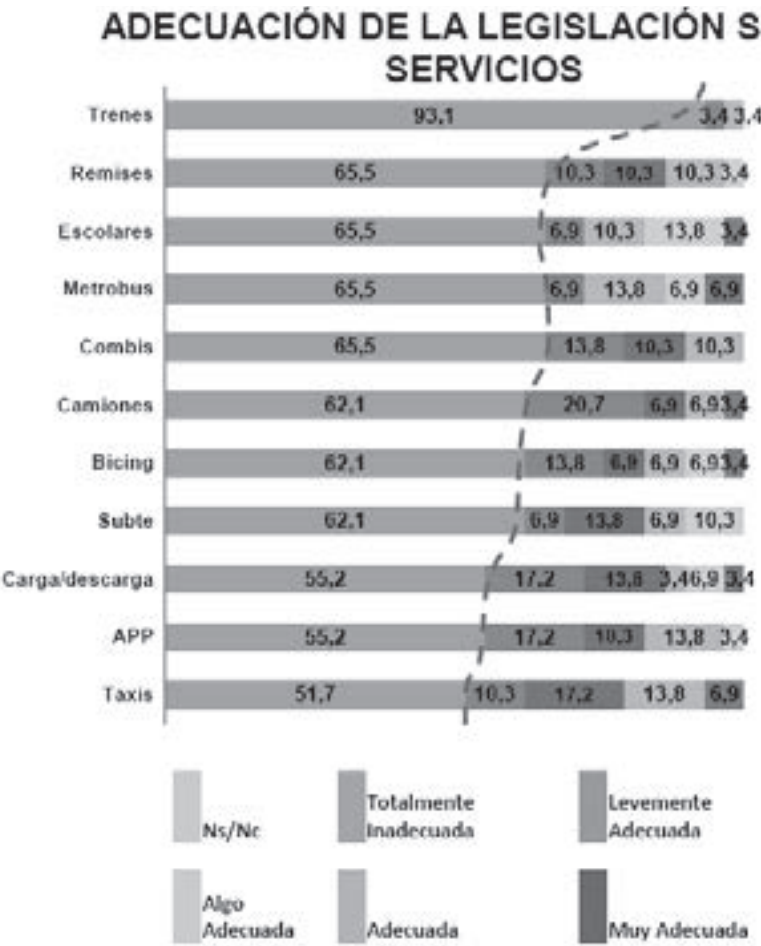
3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

3.4 LEGISLACIÓN

¿Conoce la legislación aplicable en materia de tránsito y transporte?  
¿Considera que la legislación vigente es la adecuada para los diferentes servicios de transporte?  
Adjudique a cada uno de las ítems un puntaje de 1 (Totalmente Inadecuada) a 5 (Muy adecuada).

El desconocimiento de la legislación es general, lo cual se observa en la cantidad de respuestas Ns/NC. Esto puede ser asociado al hecho de que la Ciudad sólo tenía competencias sobre el tránsito, que estaba adherida por “default” a la Ley 24.449 y que tenía una serie de Ordenanzas que regulaban más cuestiones de tránsito que de transporte.

Entre las respuestas se destacaron:  
- “No creo que el principal problema sea la legislación, creo que falta una Ley Marco para el Transporte y que adecue el escenario para la transferencia de las líneas”.  
- “¿Al no tener el sistema para que van a tener una ley? Las leyes son rigidez y el tránsito es dinámico”.



### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.4 LEGISLACIÓN (continuación)

¿Qué modificaciones propondría sobre los temas que ya están contemplados?

¿Qué temas incluiría?

A nivel general los entrevistados plantearon:

- Dictar una ley de transporte, que incluya temas de logística, de operación del subte, de impacto ambiental y de innovaciones tecnológicas.
- Trabajar en un cambio legislativo de las condiciones laborales para todos los sectores.
- Definir sobre qué aspectos del servicio y en qué marco normativo la CABA podría intervenir sobre el Autotransporte Público de Pasajeros y el Ferrocarril.
- Necesidad de repensar el régimen sancionatorio con un cambio en la tendencia: de represor de la conducta a inductor del cambio de conducta.

Estas medidas necesitan un marco de:

- Coordinación con todas las áreas involucradas al interior de la CABA.
- Compatibilización con las otras jurisdicciones (Nación y Provincia), -“la Región Metropolitana de Buenos Aires es un todo”. Se debe fijar un estándar mínimo aceptable para todas las jurisdicciones, sistemático, homogéneo.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.4 LEGISLACIÓN (continuación)

A nivel sectorial se pueden destacar las siguientes observaciones:

**REMIS:** “Queremos condiciones igual que el taxi, mayor regulación. Necesitamos un permiso para circular por el microcentro. No tenemos Convenio Colectivo. En la Ley 2148, están incorporadas las Agencias pero, ¿quién las controla?”; “Hay que reglamentar la relación con las agencias. Necesitamos una LEY”.

**OFERTA LIBRE (COMBIS):** “Necesitamos una norma sobre Turismo Urbano. Queremos lo mismo que el transporte escolar. Nos exigen mucho, estamos muy fiscalizados. Necesitamos: estacionar libremente, hacer ascenso y descenso en los hoteles; un registro de la CABA para el Turismo Receptivo y reglamentar las paradas”.

**FLETE:** “Modificar el tiempo de uso de los cajones azules y controlarlos: a veces, parece un estacionamiento”; “Alargar los horarios y conseguir autorización para los casos de los carriles exclusivos: los frentistas utilizan nuestros servicios y no se compatibilizan nuestros horarios con los del consorcio, por ejemplo en las mudanzas”; “Debe haber un Registro, nuestra actividad es muy insegura: a veces contratan fletes para robos”. Sería necesario Aprobar la Ley de Carga Liviana.

**AUTROTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS:** “Agregaría un Capítulo especial de Control y un Ente que se dedique a controlar, hay superposición en los controles”; “¿Cambios normativos? El funcionario no entiende lo difícil que es manejar una empresa de transporte”.

**SUBTE:** “Ley 4472: Nada para modificar, se votó hace un año”. Desde el sector de los trabajadores, la opinión es contrapuesta: “Hay temas que son ambiguos, como por ejemplo el Mantenimiento y el Fondo Fiduciario: se tendría que haber debatido la Ley ya que el Estado deja a los trabajadores fuera del control”.

**MOTO:** “Hay que reglamentar la Ley 3131, (Registro Unico de Trabajadores en Motovehículos y Ciclorodados), los plazos de adecuación están vencidos”.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.5 Tarifas

¿Está de acuerdo con la política tarifaria para los servicios de transporte público de pasajeros?

¿Debería existir coordinación tarifaria interjurisdiccional? ¿Deben mantenerse las compensaciones y/o subsidios? En su caso, ¿cómo deberían orientarse?

Indagar sobre tarifas, automáticamente disparó el tema de los de las compensaciones y/o subsidios al transporte público en general y al subte en particular, derivando en temas de coordinación tarifaria, integración modal, etc.

El “subsidio” es visualizado como política social y, según los entrevistados, encubre el desconocimiento de la tarifa técnica de cada uno de los modos, y por tanto expresan y reflejan la ausencia de una política tarifaria, “pese a que la Universidad de Buenos Aires (UBA) ha homologado la metodología de los costos de explotación del sector de transporte automotor”.

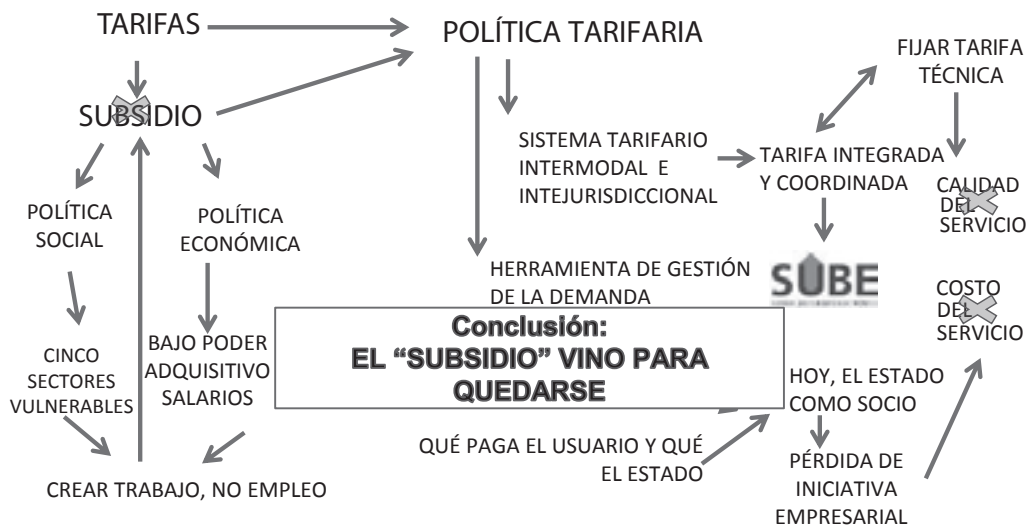
En este sentido sólo los funcionarios vincularon la necesidad del mantenimiento del “subsidio” como política social: protección a los sectores de mayor vulnerabilidad social. El resto de los entrevistados, lo relacionó con política económica: el bajo poder adquisitivo de los salarios.

Para quienes no están de acuerdo con las compensaciones/subsidio, proponen hacer el camino inverso e ir reduciéndolo en varios años. Este segmento, piensa que la tarifa debería tener una relación con la calidad del servicio y el costo de brindarlo.

Sin embargo, parecería un círculo vicioso difícil de romper, habida cuenta que el “subsidio” mismo es visualizado como causa de la pérdida de la calidad coincidiendo, en este sentido, tanto empresarios como trabajadores de todos los modos. En este sentido, pareciera entenderse que “el subsidio vino para quedarse”, en tanto que se buscaría evitar la conflictividad social que implicaría una redefinición de las relaciones laborales.

Una vez que los entrevistados logran desenfocarse de la política de subsidios y compensaciones, pueden hablar de política tarifaria, de un sistema tarifario para la RMBA y sus modos y de la tarifa como herramienta de gestión de la demanda.

En el entendimiento de que forma parte de la Movilidad de la RMBA, la guía-cuestionario previó una pregunta sobre política tarifaria de las autopistas de la CABA. Muchos de los entrevistados estuvieron de acuerdo en utilizar los ingresos por peajes para inversión en transporte, pero sin embargo son varios los que opinan que la tarifa (y sus incrementos) tienen un objetivo recaudatorio y no de política de transporte.



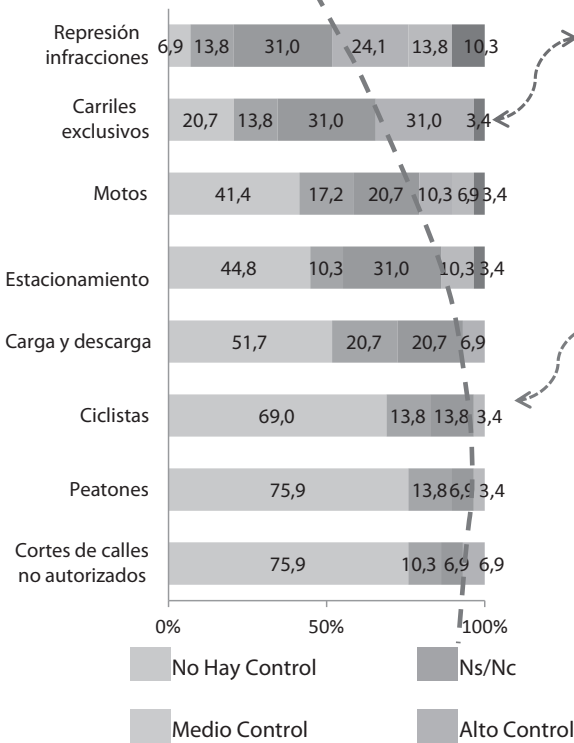
3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

3.6 CONTROL

Los entrevistados, representantes de los más variados sectores coincidieron en la falta de control. En lo que respecta al control del transporte público mencionaron: “Falta control en la calle, el retiro de la Policía Federal (PF) fue muy negativo.” ; “Falta trabajo aún. Si coordinaran con Nación podría ser mejor”. En relación al tránsito: “Los controles en la vía pública son muy intensos aunque definidos según el día: ya se sabe cuándo les toca el control a cada uno, pero es de documentación ya que la invasión de los carriles, veredas, ciclovías se hace alegremente. Para el resto no hay control. Sí para el transporte de cargas por parte de la CNRT o Prefectura. Las bicicletas se lanzaron a la vialidad con ciclistas irresponsables. No hay prevención”. Tal como surge de los gráficos siguientes, los encuestados perciben los controles en la vía pública, ya que sobre la “represión de infracciones”, sólo el 6,9% opina que “No hay control”. Ciclistas, Peatones, Cortes de calles no autorizados y Carga/Descarga, son percibidos como sin control, lo cual puede concluirse al observar que concentran más del 70% de las respuestas entre el “No Hay Control” y “NS/NC”. En igual sentido los entrevistados se refirieron al transporte público, a excepción del subte y del Metrobús, ya que también casi el 70% de las respuestas se concentran en “No Hay Control” y “NS/NC”.

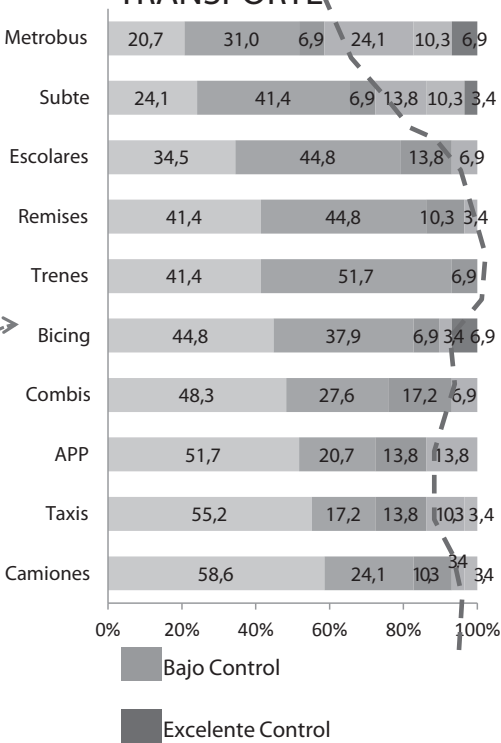
¿Cómo aprecia el funcionamiento de los controles públicos sobre el transporte en la CABA? Adjudique a cada uno de los ítems un puntaje de 1 (No hay control) a 5 (Excelente control).

POLITICA DE CONTROL DE TRÁNSITO



¿Cómo aprecia el funcionamiento de los controles públicos sobre el tránsito en la CABA? Adjudique a cada uno de los ítems un puntaje de 1 (No hay control) a 5 (Excelente control).

POLÍTICA DE CONTROL DE TRANSPORTE



### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.7 AUTORIDAD Y ORGANISMOS DE CONTROL

¿Cree que hay una adecuada coordinación entre todos los organismos y/o dependencias de la CABA con competencia sobre el tránsito y transporte Poder Ejecutivo (PE), Subsecretaría de Tránsito y Transporte (SST), Autopistas Urbanas (AUSA), Subterráneos de Buenos Aires (SBASE), Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSP), Agencia de Protección Ambiental (APRA), Unidad Controladora de Faltas (UCF), etc.?

En relación a la coordinación, hay consenso entre los entrevistados que la misma es deficiente, sólo varían los grados y las expectativas:

- “Hay coordinación, no es la adecuada, pero no es inexistente.”
- “No hay adecuada interacción entre todos los organismos. No hay coordinación adecuada”.
- “No hay coordinación entre los organismos, no se conectan”.
- “El estar en Jefatura de Gabinete le permite coordinar hacia todos lados”.

¿Piensa que debería conformarse una Autoridad Única de Tránsito y Transporte (AUTyT) de la CABA? ¿Cuáles serían sus alcances?

Cuando se indagó sobre la necesidad de constituir una AUTyT, se conformaron cinco tipos de respuestas según el origen del entrevistado:

- **Aquéllos cuyos servicios son de jurisdicción de la Nación:** Les fue muy difícil pensar a la CABA por fuera de la RMBA: “No pienso en una autoridad única para la CABA. Dentro de la Ciudad sería sólo una economía de esfuerzos”; “Estimo necesario generar acuerdos con las autoridades nacionales y provinciales”; “Si no se constituye el Área Metropolitana es muy difícil”.
- **Aquéllos que lo son de la CABA:** “Sí a la Autoridad única ya que el tema es muy complejo, debería tener un lugar mayúsculo”; “Debería haber una Autoridad Única en la CABA. Ahora existe una mesa de discusión. Hace falta un proyecto de qué ciudad queremos y cómo queremos que sea su tránsito”.
- **Los funcionarios de la CABA de dependencias centralizadas:** “Sería útil una agencia para la CABA con una política única”; “Debería crearse un Ministerio dado la centralidad que adquirió el transporte”; “Hoy no se hace por no generar problemas. Subte y AUSA quedan afuera”.
- **Los funcionarios de la CABA de dependencias descentralizadas:** “Valoro la separación de organismos”; “La autoridad de transporte y tránsito sólo para planificar; no haría una autoridad única”.
- **Los consultores:** “Totalmente. Área claramente de políticas: fijar prioridad de proyectos e inversiones La organización puede ser por servicios con una cabeza única.”; “Tendría que haber un Ministerio en la CABA. Es una debilidad del Estado. Transporte, para una metrópoli de este tamaño es vital”.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.8 El entrevistado como máxima autoridad

Acerca de la la pregunta: ¿qué harían si fueran máxima autoridad del sector?

Hubo coincidencias acerca:

- Que el transporte debe ser una CUESTIÓN DE ESTADO, la movilidad es transversal a todas las actividades.
- La Autoridad Metropolitana de Transporte no desvela a los entrevistados (sólo uno de ellos la impulsaría) pero sí la COORDINACIÓN a nivel RMBA.
- El Estado debe hacer, con visión de conjunto e incluyendo participación sectorial, un PLAN con plazos y prioridades. El Estado PLANIFICANDO, EJECUTANDO Y CONTROLANDO.

Pocos entrevistados hicieron propuestas concretas:

- “Acciones de infraestructura claras: cerrar la red ferroviaria por debajo de la Avenida 9 de Julio, completaría la Autopista Ribereña para el tránsito pesado y diseñaría una política de seguridad vial orientada a la prevención de los actores más vulnerables: peatón, ciclista y moto”.
- “Haría un plan de acción inmediato: reformaría la Ley 670. Impulsaría, dándole continuidad, a la política de pasos a distinto nivel, en 10 años no existiría más el problema. El soterramiento está mal, nadie lo acepta. Plan de emergencia de accesibilidad al subte: hay un Cromagnon latente. Enfocado en la seguridad, haría un Plan de Evacuación”.
- “Aplicaría el 82% móvil, salario básico de \$8.000. Incorporaría la jornada de 6 horas. Tecnología ferroviaria. Industrializar el país para el transporte”.

Algunas respuestas que se destacaron:

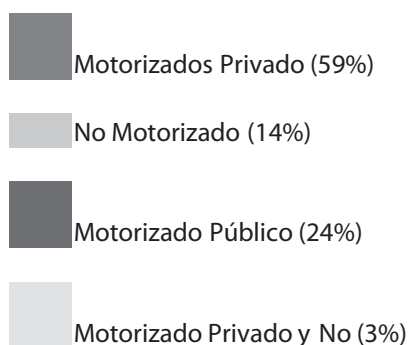
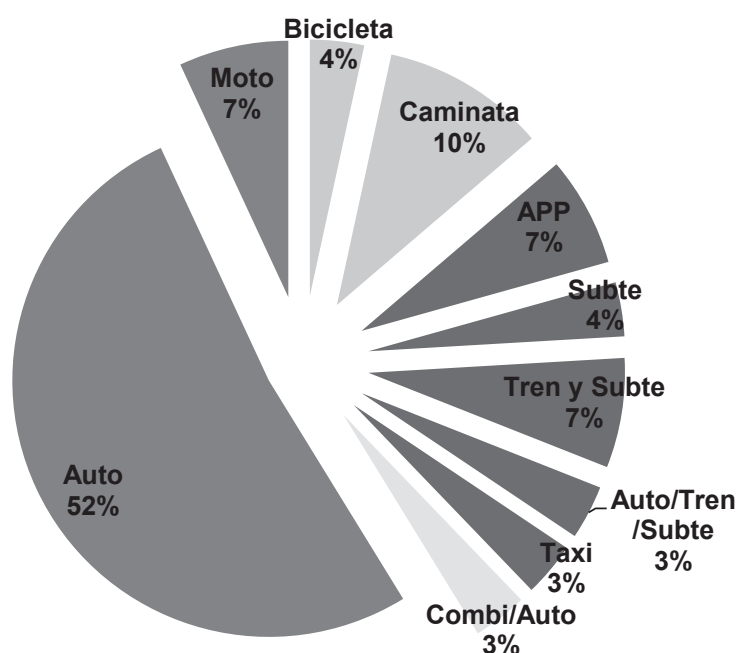
- “NUNCA PENSÉ EN SER LA MÁXIMA AUTORIDAD DE TRANSPORTE Y SI ME LO OFRECIERAN, NO LO ACEPTARÍA”.
- “LO PRIMERO QUE HARÍA SERÍA ESTUDIAR LA INNOVACIÓN, VER LO QUE SUCEDE EN EL RESTO DEL MUNDO”.
- “MI PRIMERA ACCIÓN SERÍA LLAMAR A TODOS SIN PREJUICIOS”.

### 3. RESULTADOS ESPECÍFICOS POR CATEGORÍA

#### 3.9 EL ENTREVISTADO COMO USUARIO

Finalmente, se quiso saber cómo viajaban los entrevistados. El 86% de los mismos utilizan para movilizarse medios motorizados, y dentro de ellos el 58.6% usan el transporte privado, correspondiendo el 51,7% al automóvil particular. El 13%, utiliza más de un medio.

### Modos de transporte utilizado para el viaje habitual por los entrevistados



## 4. OPINIÓN DE LOS USUARIOS

Dado que la totalidad de los respondientes apuesta a la calidad del transporte público, introducimos algunos resultados del estudio de “Percepción de la calidad de la movilidad”<sup>1</sup> que mide los niveles de satisfacción que el servicio público genera a sus respectivos usuarios, en tanto aproximación a la calidad de vida del conjunto social más vasto, en un paradigma de movilidad sostenible.

Esto se ha hecho a partir de la construcción de un Índice de Calidad Percibida (IQP), cuyos resultados se acompañan (la escala es de 10 a 1, siendo 10 la mayor satisfacción).

Se presentan dos rankings, según se trate de Usuarios del Transporte Público de Pasajeros (UTPP) y Usuarios Habituales de Transporte Público de Pasajeros (UHTPP) -3 veces o más por semana-. En ambos casos el tren aparece como el peor servicio, aunque con una gran variación entre las líneas: la línea Urquiza tiene el valor más alto de todo el sistema de transporte público (7.98) y la línea Sarmiento, protagonista de la tragedia de Once, el más bajo (4.36).

Las innovaciones son valoradas por los usuarios, lo que se refleja en las valoraciones otorgadas a la Línea H y al Metrobus

Encuesta de Intercepción (UTPP)

| Modo        |                | IQPS   |
|-------------|----------------|--------|
| General (1) |                | 6,11   |
| APP         |                | 6,13   |
| TREN ✓      |                | 5,76   |
| SUBTE       |                | 5,88   |
| COMBIS ✓    |                | 7,48   |
| APP         | JN             | 6,16 ✓ |
|             | JP             | 6,16   |
|             | JM             | 5,97   |
| Metrobus ✓  |                | 6,88   |
| TREN        | Ligne          | 6,02   |
|             | JLS Mitre      | 4,80   |
|             | Belgrano Norte | 6,77   |
|             | San Martin     | 5,15   |
|             | Urquiza ✓      | 7,98   |
|             | Sarmiento ✓    | 4,36   |
|             | Belgrano Sur   | 6,60   |
|             | Roca           | 5,92   |
| SUBTE       | Subte A        | 5,91   |
|             | Subte B        | 5,73   |
|             | Subte C        | 5,93   |
|             | Subte D        | 5,63   |
|             | Subte E (2)    | 5,77   |
|             | Subte H ✓      | 7,08   |

Encuesta Domiciliaria (UHTPP)

| Modo        |  | IQPS |
|-------------|--|------|
| General (1) |  | 5,61 |
| APP         |  | 5,65 |
| TREN ✓      |  | 4,95 |
| SUBTE ✓     |  | 6,09 |

El tren aparece como el peor servicio, pero sus líneas arrojan el mayor y el menor IQP de todos los modos.

Las innovaciones son valoradas por los usuarios.

Referencias:

- Valor de Referencia
- ▲ Mayor que el Valor de Referencia
- ▼ Menor que el Valor de Referencia

General (1): Incluye APP, Tren y Subte  
Línea E (2): Incluye Premetro

1 “ESTUDIO DE PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD DE LA MOVILIDAD EN CIUDADES DE AMERICA LATINA – Informe Final-junio 2012” – Corporación Andina de Fomento. – Encuesta- Oct/dic 2011, Casos: E.D.1879 – E.I. 2319

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 - CONCLUSIONES PARTICULARES

- La Movilidad Sostenible: Está en la agenda política del gobiernos Nacional y del de la Ciudad de Buenos Aires.
- El Control: La ausencia y demanda de control, (“a los otros”), aparece como el responsable de las externalidades negativas del Plan de Movilidad Sustentable, así como del aprovechamiento relativo de las positivas.
- El Impacto medidas adoptadas por la “gestión Macri”: El Plan de Movilidad Sustentable, generó un “desconcierto” entre los entrevistados: sus respuestas oscilaron entre la aprobación –con críticas- a las medidas que los contienen y desaprobación absoluta frente a las que los excluyen, pero jamás indiferentes. Todos quieren lo que los otros tienen.
- La Competencia por la infraestructura: Se detectaron tres “disputas” con un claro orden de prelación:
  - i. “Disputa por el cordón”: Entre contenedores de basura, paradas del APP, taxis vacíos buscando pasajeros, bicisendas, estacionamiento permitido, estacionamiento indebido, pasajeros que esperan en la acera, ascenso/descenso de pasajeros de turismo urbano, espera/ascenso/descenso de escolares, carga y descarga, regulación del servicio.
  - ii. “Disputa por la vereda”: Entre peatones, estacionamiento indebido de motos y bicicletas, contenedores de basura, circulación de motos y bicicletas.
  - iii. “Disputa por la vialidad”: Entre motos, vehículos particulares, taxis, remises, APP, carga, larga distancia, bicicletas, combis, manifestaciones.



### “DELICIAS DE LAS DISPUTAS DIARIAS”



## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 - CONCLUSIONES PARTICULARES (continuación)

- **El Sistema de transporte - rol de los modos:** Se evidenció una confrontación acerca del rol de cada modo (guiados vs automotor) y su estructuración en un sistema integrado de transporte. Los mayores detractores teóricos del uso del vehículo particular, son aquellos mismos que para sus viajes habituales usan su vehículo particular.
- **La Autoridad Única:** Dificultad en los entrevistados de ser objetivos al pensar los temas-problemas distanciándose de su posición y función coyuntural así como de desprender a la Ciudad de su vieja condición de “municipio”. Esta dificultad fue evidente al momento de definir posiciones en relación a la creación de una Autoridad Única para el Tránsito y Transporte. A su vez, todos resaltaron la necesidad de mayor y mejor coordinación.
- **La Movilidad Sustentable. Bicis, Peatones y Motos:** En las respuestas, la bicicleta generó desde el rechazo hasta la asimilación completa. El bicing es un sistema en ascenso. Sin embargo, los ciclistas y sus bicicletas resultan difíciles de aceptar: “No respetan las normas más elementales de tránsito; se llevan a todo el mundo por delante; van por fuera de las Ciclovías...”, al igual que los peatones: “cruzan sin mirar; hablando por celular; mandando mensajes; por la mitad de cuadra...” y las motos: “Van de contramano; zigzaguean todo el tiempo; invaden los carriles y el Metrobús...”.
- **Legislación:** Si bien hay una relativa falta de vocación en el dictado de normas, existe una postura favorable respecto de la necesidad de una Ley de Transporte para la CABA.
- **Calidad:** La gran mayoría apuesta a la calidad del Transporte Público como medida básica a los fines de lograr una Movilidad Sustentable y los Usuarios son altamente receptivos.

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.2 - CONCLUSIONES GENERALES

- Los objetivos planteados inicialmente por la Comisión de Tránsito y Transporte del CEyS no sólo resultan absolutamente viables, sino que son totalmente pertinentes.
- Para su viabilización se requiere:
  1. Generosidad personal, partidaria, político / ideológica y sectorial;
  2. Pensar a la ciudad desde el ejercicio pleno de su autonomía más que “dentro de los límites de su competencia”;
  3. Solvencia técnica.
- El Consejo Económico y Social de la Ciudad, por su naturaleza jurídica, objetivos y carácter (ley 3317) , así como por el compromiso técnico político de sus miembros, parecería ser el ámbito ideal para la concreción de los proyectos.

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.3 - Recomendaciones

Del análisis de las respuestas y entrevistas mantenidas con los entrevistados, surgió la necesidad y el interés de conocer con mayor profundidad varios temas. Es por ello que se recomienda llevar a cabo los siguientes Estudios en el marco de la Comisión para ser elevados al pleno del Consejo:

1. Diseñar y proponer una Ley de Transporte para la CABA.
2. Elaborar una propuesta de creación de una Autoridad Única de Tránsito y Transporte.
3. Crear y mantener una Base de Datos para la Movilidad.
4. Delinear una Política Tarifaria para el Transporte y el Tránsito en la CABA.
5. Revisar los aspectos regulatorios de los servicios y proponer modificaciones.
6. Diseñar y proponer una Ley de Logística para la Ciudad.
7. Diseñar y proponer un Régimen Sancionatorio para el Transporte.
8. Desarrollar una metodología para medir la congestión y hacer su seguimiento periódico.
9. Estudiar la factibilidad de implementar un Régimen de Paradas para Taxis.
10. Estudiar y proponer al Ejecutivo un Plan de Reestructuración de los recorridos del Autotransporte Público de Pasajeros (APP) en la CABA.
11. Analizar y evaluar las condiciones laborales del Sector.
12. Estudiar los conflictos que se originan por la “Disputa por el cordón”. Propuestas para su solución.
13. Actualizar el Estudio de la Percepción de la Calidad de Servicio (2011). Analizar la conveniencia de construir un Observatorio de la Calidad de la Movilidad para la CABA.
14. Diseñar un plan de Seguridad Vial con centralidad en los actores más vulnerables de la vialidad (peatones y ciclistas).
15. Estudiar y proponer criterios para la regulación de las cabeceras del Autotransporte Público de Pasajeros (APP).

**[www.cesba.gob.ar](http://www.cesba.gob.ar)**

