



LEGISLATURA
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. - Créase los estacionamientos subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuyo texto integra la presente como Anexo Único.

Artículo 2º. - *Objeto.* El presente proyecto tiene como objetivos garantizar el transporte integrado y acceso al transporte público, asegurar la seguridad vial y consagrar el tránsito vehicular adecuado.

Artículo 3º. - *Aplicación.* Se emplazarán los estacionamientos en las siguientes ubicaciones:

Línea C: Plaza Garay

- Juan de Garay 1601

- Línea D: Plaza Manuel Belgrano

- Vuelta obligado 2001

- Premetro: Plaza Democracia

- Lisandro de la torre 5501

Isidro Labrador 4501.

Artículo 4º. - *Edificación.* La construcción será financiada por capital público y privado. La selección del constructor será bajo una licitación pública nacional e internacional.

Artículo 5º. - La concesión de los estacionamientos tendrá las siguientes condiciones:

- a) La selección del contratista para la ejecución de los contratos contemplados en este régimen es por regla general mediante una Licitación Pública Nacional e Internacional.
- b) Los contratos referidos deberán extenderse por plazos no menores a (10) diez años y no mayores a treinta (30) prorrogable por un periodo máximo de (12) doce meses, a opción del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.



- c) El llamado a la Licitación Pública Nacional e Internacional deberá realizarse, como mínimo, con un año de antelación al vencimiento del plazo estipulado en el contrato original.
- d) La concesión abarca la operación y el mantenimiento.
- e) Tiene derecho a explotar servicios de transporte privados y alquiler de cocheras, siempre y cuando no ocupase más del treinta por ciento (30%) de las plazas existentes.

Artículo N ° 6 .- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A raíz de la sucesiva construcción de ciclovías en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se ha visto vulnerada la capacidad de estacionamiento causando problemas en la circulación vehicular. En adición, el GCBA no ha apostado por una extensión de las vías subterráneas de transporte ni una integración eficiente del sistema de transporte. Dicha situación ha provocado focos de tránsito fruto del traslado a las terminales y puntos neurálgicos por parte de los usuarios, quienes encuentran dificultades para estacionar generando colateralmente embotellamientos e infracciones relativas al aparcamiento.

Según la última información brindada por la Dirección General de Estadística y Censo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la ciudad cuenta con un total de 1.617.673 de vehículos circulantes a los cuales se les suman los provenientes del conurbano bonaerense. El impacto de este flujo de automotores impacta negativamente en el tránsito de la ciudad, siendo catalogada como la tercera ciudad con más demoras en el continente sudamericano por el estudio de la consultora internacional TomTom. La situación amerita una solución integral, siendo una de ellas la disposición de mayores espacios de estacionamiento para la ciudadanía a fin de reducir la circulación automotor.

Su ubicación está marcada en puntos estratégicos a fin de facilitar el acceso al transporte público. Estos puntos de estacionamiento están orientados a cooptar a aquellos que utilizan su vehículo previo al transporte público por las dificultades en la búsqueda de aparcamiento en zonas aledañas a los puntos neurálgicos de transporte. Ello garantiza una reducción del tránsito y problemas derivados del mismo mejorando de manera colateral la seguridad vial. A modo de ejemplo se puede mencionar la estación “Congreso de Tucuman” de la línea D de subterráneo, la cual se ubica en un centro neurálgico aledaño a numerosos establecimientos educativos lo que implica un riesgo en la seguridad vial de los transeúntes en general, pero específicamente los menores. Los efectos colaterales no son un dato menor, puesto que CABA posee una baja puntuación en el ámbito de la seguridad vial. El pasado año



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

la reconocida entidad “Zutobi” calificó a la Argentina como el 4to país más inseguro para manejar.

En conformidad con lo mencionado, cabe destacar la doble utilidad que poseería dicho establecimiento. El mismo contaría con una clientela referida a usuarios del transporte público, como así también ciudadanos que habiten o ejerzan actividades laborales o afines. De este modo, se asegura la sustentabilidad monetaria del mismo establecimiento para empresas afines a su explotación.

Por estas razones, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

Anexo

I. OBJETIVOS

Son objetivos del presente plan:

Descongestionar las calles aledañas a los centros neurálgicos de transporte citados.

Afianzar el acceso al transporte integrado creándose lugares de estacionamiento aledaños.

Contribuir al mejoramiento del tránsito en el ámbito de la CABA mediante:

Reducción de la circulación vehicular.

Reducción de infracciones de tránsito.

Relativas a estacionamiento.

Pueden ocasionar la obstrucción de rampas de descenso, reducción de la visibilidad en esquinas entre otras faltas tipificadas por el código de faltas de la CABA.



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Incentivar un sector de la economía como lo es el de los garajes mediante la inversión público-privada y un sistema de concesiones puramente privado en estos nuevos emplazamientos.

II. PANORAMA ACTUAL

1. CABA, una de las ciudades con peor tránsito

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires está catalogada como una de las ciudades con mayor tránsito y demoras del continente, ocupando un tercer lugar según la encuestadora estadounidense “Tom Tom”. CABA cuenta con un promedio de 8.008 autos por kilómetro cuadrado terrestre contra los 6,37 del país en base a la información brindada por la Dirección General de Estadística y Censo de CABA de enero de 2024. A ello, ha de sumarse ingresos del conurbano bonaerense y que explica la congestión permanente de determinadas zonas y la necesidad de paliar esta situación mediante el presente proyecto.

2. Daños y perjuicios

En lo relativo a los daños que causan, la congestión causa daños económicos, de salud y ambientales. Por un lado, el Banco Mundial, declaró que Buenos Aires:

"tiene un gran potencial para servir como motor de productividad, especialmente si puede superar obstáculos como la congestión y la fragmentación."

Los barrios de la ciudad han desarrollado ecosistemas viales caóticos. Como se evidencia en las estadísticas de tránsito de (Meter waze/Maps) la comuna 13, específicamente en las zonas aledañas a las estaciones “Congreso de Tucumán” y “Juramento”.



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Personas lesionadas en accidentes de tránsito y distribución porcentual por gravedad de la lesión y condición de fallecido/a. Ciudad de Buenos Aires. Años 2017/2021

Año	Total		Gravedad de la lesión				Fallecido/a			Ignorado	
			Leve		Grave						
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	
2017	11.892	100,0	9.382	78,9	1.324	11,1	51	0,4	1.135	9,5	
2018	11.440	100,0	9.802	85,7	1.126	9,8	53	0,5	459	4,0	
2019	11.536	100,0	9.914	85,9	1.355	11,8	45	0,4	222	1,9	
2020	5.057	100,0	4.413	87,3	620	12,3	24	0,5	-	-	
2021	10.905	100,0	9.817	90,0	1043	9,6	45	0,4	-	-	

Dirección General de Estadística y Censo

Como se demuestra en la tabla, el nivel de accidentes tuvo variaciones mínimas si no tomamos en cuenta el año 2020. Teniendo presente la reducida escala de este dato, puesto que no todos los accidentes reportan heridos que requieran ser trasladados a hospitales agudos, se puede afirmar que la cantidad de accidentes sobrepasa ese número. En definitiva hay una necesidad de atacar este tipo de accidentes y su abordaje debe ser multidimensional, siendo una de sus dimensiones la generación de nuevos espacios de estacionamiento para reducir el número de vehículos circulando.

III. UBICACIÓN

1. Ubicaciones seleccionadas:

Línea C: Plaza Garay

Juan de Garay 1601

Línea D: Plaza Manuel Belgrano

Vuelta obligado 2001

Premetro: Plaza Democracia

Lisandro de la torre 5501

Isidro Labrador 4501.

2. Criterio



Su ubicación fue seleccionada en función del flujo de tránsito en y hacia CABA. Su principal objetivo es el de incentivar el uso del transporte público, motivo por el cual se ubica en puntos neurálgicos de transporte como las líneas de subterráneo, premetro y metrobús. Si bien la selección no cubre la ciudad de manera integral, está enmarcada en función de los accesos más cercanos al sistema de transporte integral de la ciudad (Subtes, premetro, ecobicis, metrobús). Por ejemplo, el acceso al premetro permite al usuario acceder a la red de subtes de la ciudad. Ello posibilita un tránsito fluido y rápido, evitando el uso de vehículos automotores y por lo tanto evitando congestiones. Motivos especificados:

Plaza Garay

Su ubicación resulta óptima por su cercanía a la estación de Constitución de la Línea C emplazada en la plaza con el mismo nombre. A su vez, dicha localización provee al usuario del acceso a buses como así también al ferrocarril Roca estación “Constitución”. De igual forma, la nula estructura edilicia que posee, garantiza una construcción sin mayores inconvenientes a propietarios privados puesto que es un parque dependiente del GCBA.

Plaza Manuel Belgrano

Dada la dificultad de establecer un emplazamiento subterráneo en zonas cercanas a la estación “Congreso de Tucuman”, se ha optado por la estación siguiente en sentido a la cabecera “Catedral”. La plaza seleccionada posee las mismas características en cuanto a su facilidad para la construcción que el caso anterior.

De igual forma su ubicación y cercanía con la Línea D de subte y el FFCC Mitre ramal Tigre estación “Belgrano C”. Con motivo de su cercanía al centro comercial a cielo abierto “Cabildo”, barrio chino y actividades afines, contaría con un uso sostenible por fuera del horario laboral.

- **Plaza Democracia**

El estacionamiento de dicha plaza implicaría un nexo entre los ingresantes a la CABA por zona sur al sistema de premetro de la ciudad. En vista del incremento de casos de inseguridad, se proyecta un incremento en el ingreso de vehículos particulares hacia la ciudad, hecho que reafirma aún más nuestra convicción por la creación de este estacionamiento. Ello permitiría que se integren más personas al sistema de transporte de la ciudad. De igual modo, sería redituable para la economía zonal puesto que estaría disponible ante eventos dados en el autódromo “Oscar y Juan Valdéz”.

- **Isidro Labrador 4501**

Dicha ubicación se encuentra cercana a la Av. Gral. Paz, al metrobús Norte y Ecobici. Ello permite un acceso al sistema de transporte en CABA y ofrece al ingresante a la ciudad un lugar donde dejar su vehículo y utilizar el transporte que la ciudad proporciona. Como beneficio colateral, permitirá descomprimir la Av. Lugones, ergo influye en el tránsito en el centro de la CABA.

IV. **BENEFICIARIOS**

1. **Flujo de ingreso y egreso de CABA**

A fin de brindar tal información, se recurrió a un dato relevado por el Observatorio del Conurbano Bonaerense (OCB) respecto a movimientos interurbanos. El mismo, especifica que un **15,2%** de la población de la provincia **ingresa a trabajar a la CABA** y un **8,5%** que egresa desde la CABA a provincia (OCB, 2021). Dicho porcentaje traducido a números equivale a **1.895.029** de personas que cruzan los límites de la ciudad **solo para trabajar**, ergo, el número sería terminantemente superior tomando en cuenta escolares y afines.

2. Vehículos

Intrínsecamente relacionado con el punto previo, la cantidad de vehículos automotores que circulan en el AMBA nos brinda un parámetro de potenciales usuarios, pudiéndose estimar 4,5M en función de información relevada por estudios del Instituto de Transporte de la UNSAM. La iniciativa respondería a una demanda por parte de los usuarios vehiculares porteños y procedentes del AMBA. Un desempeño exitoso de la presente podría dar luz verde a una extensión de la misma.

3. Seguridad vial

La reducción de vehículos circulando tendría un correlato sumamente positivo, puesto que se reducirían las probabilidades de accidentes e infracciones causantes de los mismos. Llámese a ejemplo estacionar en ochavas, infracción que al reducir la visibilidad puede causar accidentes viales relacionados a peatones especialmente.

V. CONSTRUCCIÓN

1. Criterio

La construcción de los estacionamientos varía conforme a la cantidad de habitantes de las zonas seleccionadas, como así también de la viabilidad de su construcción. Los estacionamientos en las zonas más habitadas y concurridas laboralmente se construirán una mayor cantidad de plazas.

2. Financiamiento

El proyecto está valuado a un precio de construcción aproximado de 680.000 USD por cada 1500 metros cuadrados, siendo estos 100 plazas de estacionamiento. Sin embargo, ello deberá



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

determinarse conforme los mecanismos de licitación pública nacional e internacional previstos pudiendo

Digitally signed by Eugenio Casielles
Date: 2024.03.01 10:03:17 -03:00
Diputado Eugenio Casielles
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires