

PROYECTO DE LEY

SISTEMA DE INCENTIVOS PARA ESTACIONAMIENTOS MULTIMODALES

Artículo 1º.- Creación: Créase el Sistema de Incentivos para Estacionamientos Multimodales (SIEM).-

Artículo 2º.-Objetivo: El sistema de Incentivos para Estacionamientos multimodales tiene como objetivo promover la creación de estacionamientos disuasorios en zonas de transbordo de la ciudad y en todo desarrollo inmobiliario, a fin de descongestionar las zonas de mayor tráfico e impulsar el uso de transporte público centros de trasbordo, según Anexo II. Asimismo, promover la ampliación y/o refacción de estacionamientos y/o cocheras existentes, y promocionar la incorporación de sistemas de micro movilidad eléctrica, en todos los casos.

Artículo 3º.- Criterios generales: Los criterios que guiarán los incentivos son:

- 1) Promover el estacionamiento de vehículos y el uso inmediato de un sistema de transporte público: sea caminata, bicicleta, subterráneo y/o metrobus.
- 2) Fomentar la instalación de infraestructura de cargadores eléctricos en cocheras.
- 3) Impulsar la utilización de automóviles eléctricos-híbridos, bicicletas eléctricas, monopatines y cualquier sistema de transporte de la última milla.
- 4) Dar respuesta a la escasez de cocheras residenciales.

Artículo 4º.- Incentivos: Se establecen los siguientes incentivos:

- a) Las personas físicas o jurídicas titulares de playas de estacionamiento, garajes comerciales y desarrolladores urbanos e inmobiliarios que realicen obra nueva de cocheras tanto comerciales como para residentes, y/o mejoras para instalación de infraestructura eléctrica y garanticen un sector exclusivo para estacionamientos de vehículos eléctricos, podrán computar hasta el cincuenta por ciento (50%) del monto invertido como pago a cuenta del Impuesto sobre los Ingresos Brutos por las actividades que desarrollen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- b) Las personas físicas o jurídicas titulares de playas de estacionamiento y garajes comerciales que realicen refacción y/o ampliación de cocheras, además de acceder al beneficio establecido en el inciso a) del presente artículo, contarán con la exención del Impuesto ABL/Inmobiliario (Tasa Retributiva de los Servicios de Alumbrado Barrido y Limpieza, Mantenimiento y Conservación de Sumideros; e Impuesto Inmobiliario) por el lapso de cinco (5) años.
- c) Exención del pago de la tarifa de estacionamiento medido para vehículos eléctricos e híbridos-eléctricos durante dos (2) horas. Luego de dicho lapso, los automotores que permanezcan estacionados abonarán la tarifa regular.

Sin perjuicio de lo anterior, el Poder Ejecutivo a través de los organismos correspondientes, propiciará la celeridad y simplificación de todos los trámites y/o procesos vinculados a la habilitación de obras y actividades vinculadas a los objetivos de la presente ley.



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Artículo 5°.- Cualquier Obra Pública que se realice en consecuencia de la presente Ley deberá dar cumplimiento a las normas contenidas en los Códigos de Edificación y Morfológico, como así también a las normas de Habilitación vigentes, garantizando su adecuación a la normativa que le fuera aplicable.

Artículo 6°.- El GCBA debe garantizar la inspección de la correcta señalización del sector de estacionamiento de vehículos eléctricos e híbridos, utilizando para tal fin, cartelería y demarcación con un color distintivo.

Artículo 7°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley busca incentivar la construcción, refacción y ampliación de espacios de cocheras y garajes tanto disuasorios como residenciales en la Ciudad de Buenos Aires, en el marco de los lineamientos de movilidad sustentable.

Si bien la estrategia de desalentar el uso del automóvil se presenta como una fórmula válida al momento de planificar una ciudad de cara a la baja de emisión de carbono, resulta inviable pensar en abandonar la construcción de cocheras en edificios mientras no se desarrolle infraestructura urbana de calidad para transporte público¹. En el caso de Buenos Aires, la extensión del subterráneo ha tenido una larga historia de inconsistencias en su concreción. La Ley 670, Líneas de Subterráneos "F", "G" e "I", de 2001, cumplió el 8 de noviembre pasado 20 años² de vigencia siendo este el primero en 50 años sin obras en ejecución.

Asimismo, como resultado de políticas que desincentivan el uso del automóvil, conducir no es una alternativa atractiva, sin embargo, todavía tiene preferencia, y no responde a variables como tiempos y costos (BID, 2021). En particular, se reconoce la existencia de factores como conveniencia, comodidad y seguridad, y diversas características socio-demográficas. Además, ha mostrado la existencia de factores subjetivos que explican el fenómeno como el hábito, la sensación de libertad, y el orgullo o estatus social asociado a viajar en auto.

Sin contar también, la prevalencia del auto como medio de transporte híbrido o eléctrico. La industria automotriz está experimentando la mayor transformación de la historia y Argentina no es la excepción: en 2021, los patentamientos de modelos híbridos y 100% eléctricos en la Argentina subieron 148% con respecto al año anterior³. Sin embargo, la instalación de surtidores eléctricos no corre la misma suerte: se conocen sólo 100 unidades ejecutadas.

Con respecto a las políticas actuales, recientemente la CABA implementa el estacionamiento medido como estrategia. Si bien la utilización de una aplicación puede conducir a mayor recaudación que desincentive el uso del automóvil, la medida sigue utilizando espacio público para estacionamiento, sumando además, la mano izquierda de las calles. Sin embargo, el estacionamiento en vía pública no es un bien público. Para ello debe cumplir dos criterios: la no exclusión y el consumo no rivalizado. Sólo un vehículo puede usar cada espacio a la vez y es posible restringir su uso. Podríamos decir, entonces, que un estacionamiento es un bien privado y merece este tratamiento.

Tomando en cuenta lo antes expuesto y ante una situación que requiere una respuesta en el corto y largo plazo, se plantean los siguientes lineamientos:

- Impulsar y fomentar la instalación de infraestructura de cargadores eléctricos en cocheras y la utilización de automóviles eléctricos-híbridos, bicicletas eléctricas, monopatines y cualquier sistema de transporte de la última milla.
- Dar respuesta a la escasez de cocheras disuasorias y residenciales a través de incentivos fiscales para la construcción, ampliación y refacción.

Por todo lo antes expuesto, lo invitamos a leer el ANEXO I con más evidencia sobre el tema, y solicitamos nos acompañen en el presente proyecto.

¹El futuro de los autos en la infraestructura urbana de Buenos Aires – CPIC
<https://arqa.com/actualidad/noticias/el-futuro-de-los-autos-en-la-infraestructura-urbana-de-buenos-aires-cpic.html>

²En el Subte, “Se cumplen 20 años de la sanción de la ley 670”, 2021.
<https://www.enelsubte.com/noticias/se-cumplen-20-anos-de-la-sancion-de-la-ley-670/>

³Avanzan los autos eléctricos en el mundo y ya fascinan a los primeros argentinos en nuestras calles
<https://www.lanacion.com.ar/autos/cambio-de-era-cuando-manejaremos-autos-electricos-y-la-experiencia-de-los-argentinos-que-ya-los-usan-nid02052022/>

⁴Despacho Juan Manuel Valdés “INFORME SOBRE RECURSOS Y FINANCIAMIENTO PARA UNA GESTIÓN SUSTENTABLE DE ESTACIONAMIENTOS EN CABA”, 2022.

Anexo I

INFORME SOBRE RECURSOS Y FINANCIAMIENTO
PARA UNA GESTIÓN SUSTENTABLE DE ESTACIONAMIENTOS EN CABA

Despacho Legislador Juan Manuel Valdés
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Marzo 2024

Resumen Ejecutivo

El presente informe consta de la evaluación de propuestas para políticas de estacionamientos en el marco de los criterios de movilidad sustentable. Mientras las medidas de gestión de los mismos sean vistas de forma independiente a los sistemas de transporte público, seguirán siendo disfuncionales para la calidad de vida de los ciudadanos.

Como prioridad, el Gobierno de la Ciudad debería asegurar que las estrategias de estacionamiento sean incluidas como un elemento crucial en los planes de transporte, con el objetivo de cumplir adecuadamente con los estándares ambientales. El eje articulador deberá ser fomentar mayor multimodalidad: considerar nuevas dimensiones de calidad de transporte público, completando redes de subterráneo existentes, establecer zonas para dejar pasajeros, habilitar establecimientos park and ride y entender viajes de primera y última milla.

La Ciudad de Buenos Aires no se encuentra, a la fecha, dentro de las ciudades más congestionadas del mundo por el uso de automóvil. La problemática presentada se centra en el claro déficit de espacios para estacionar, ya sea un barrio residencial o centro de la ciudad. No es un caso aislado ya que, el uso del transporte privado ha aumentado significativamente en muchas ciudades de América Latina. Esta tendencia no muestra señales de revertirse, especialmente si se considera que la tasa de motorización continuará creciendo, incluso a través de una matriz eléctrica.

Las principales preguntas que se buscan responder son las siguientes:

¿De qué forma pueden incentivar la inclusión de los estacionamientos para paliar el déficit desde los criterios de movilidad sustentable?

¿Cómo se pueden integrar las nuevas tecnologías de movilidad eléctrica?

ÍNDICE

Resumen Ejecutivo	5
Marco Teórico	8
Presentación de propuesta	26
Sobre el marco legal existente	28
Sobre esquema general de proyecto de Ley	31
Conclusiones	31
Referencias bibliográficas	33

Incentivos para estacionamientos en la Ciudad de Buenos Aires

La idea principal de este trabajo es analizar los antecedentes, referencias internacionales y características de políticas de gestión de estacionamientos y cocheras en el marco de una movilidad sustentable.

El Informe se estructura en las siguientes etapas:

1-Marco teórico: se analiza evidencia empírica sobre impactos en el tiempo, trabajo y contaminación en el AMBA. Se detallan los impactos post-pandemia preliminares, el urbano y ciudadano al estacionar en la Ciudad de Buenos Aires. Se incorporan infraestructuras de cargadores de autos eléctricos al sistema de intermodalidad. Finalmente, en recursos: se identifican instrumentos de fondeo y financiamiento en tres escenarios y se comparan con referencias latinoamericanas.

2-Presentación de propuesta: donde se caracterizan actores y las alternativas generales de proyectos.

3-Sobre las leyes existentes de estacionamientos y cocheras; e instrumentos en CABA.

4-Esquema de proyecto: donde se detalla el esquema de fondeo con detalles de presupuestos y costeo de las propuestas.

5-Conclusiones

6-Referencias bibliográficas: periodísticas, literatura especializada y proyectos de ley hasta la fecha.

Marco Teórico

El uso del automóvil en Latinoamérica

En las últimas décadas, el uso del transporte privado ha aumentado significativamente en muchas ciudades de América Latina. Esta tendencia no muestra señales de revertirse, especialmente si se considera que la tasa de motorización continuará creciendo en el próximo quinquenio (Calatayud y Muñoz, 2020). Junto con la rápida urbanización, el mayor uso de vehículos privados ha tenido un severo impacto en los niveles de congestión, contaminación y otras externalidades. La congestión de la red de transporte privado también “consume” espacio, particularmente en el ámbito urbano (Barbero, 2010). El aumento del uso del transporte privado es particularmente preocupante en el caso de viajes regulares, en que otros modos de transporte, como subte o colectivos, deberían resultar atractivos.

Además cabe destacar que la congestión urbana genera terribles pérdidas económicas para la región: los costos giran en torno al 1% del PBI en Ciudad de Buenos Aires, Bogotá, Río de Janeiro y Santiago de Chile (Calatayud et al., 2021).

Si bien, como resultado de políticas que desincentivan el uso del automóvil, conducir no es una alternativa tan atractiva, todavía tiene preferencia, y no responde a variables como la elección modal: tiempos y costos. La literatura hasta la fecha formuló varias hipótesis (Ortúzar & Willumsen, 2011). En particular, se reconoce la existencia de factores observables tales como conveniencia, comodidad y seguridad, y diversas características socio-demográficas (Hensher & Reyes, 2000; Ho & Mulley, 2013). Además, ha mostrado la existencia de factores subjetivos que explican el fenómeno como el hábito, la sensación de libertad, y el orgullo o estatus social asociado a viajar en auto. (He & Thøgersen, 2017; Fajarindra et al., 2017; Martins et al., 2020).

A pesar de estos desarrollos, la literatura focalizada en las ciudades de América Latina es escasa y, cuando se encuentran disponible, se ocupa de entender más la elección modal del transporte público o activo, mientras que la realidad muestra un incremento de las tasas de motorización y del uso del vehículo particular en gran parte de la región (BID, 2021). En muchos casos, además, la elección del automóvil suele entenderse como una necesidad familiar de realizar viajes en ciertas etapas de la vida, como por ejemplo, niños pequeños o adultos mayores y esto depende de la localización del hogar respecto de las potencialidades destinos de viaje.

El uso del automóvil en Buenos Aires: costos de la congestión

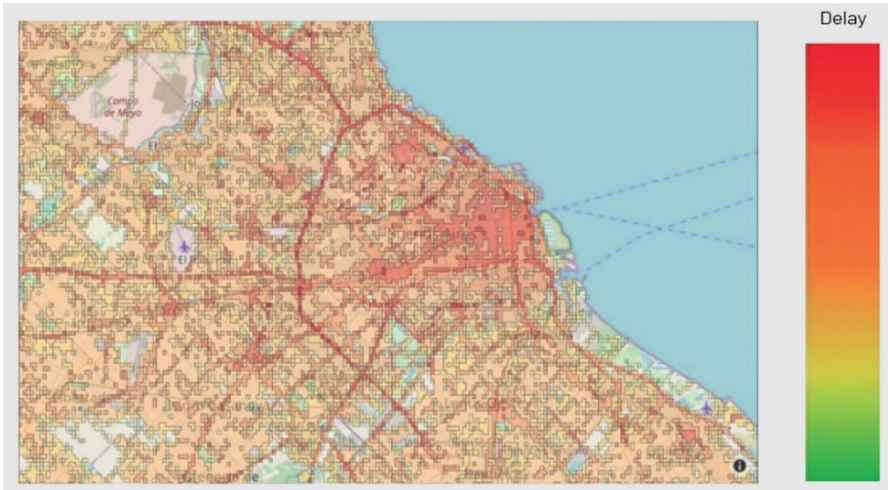
En el informe “Magnitud y costos de la congestión en América Latina” del BID en 2021, se realiza un análisis de las externalidades negativas producidas por transporte privado en la Ciudad de Buenos Aires. La misma se ubicó como **la sexta ciudad con mayor congestión agregada, superando la barrera de los 300 millones de horas (2019)**. En términos relativos a su población, esto se tradujo en una pérdida de 20 horas por persona (posición 10/10) y 45 horas por viajero (posición 9/10), obteniendo un mejor desempeño relativo frente a las restantes ciudades.

A pesar de ello, los costos de la congestión son considerablemente altos para la ciudad. En total, estos superaron los US\$ 1.690 millones, US\$ 4,6 millones en promedio por día, posicionando a la capital argentina como la segunda ciudad con mayores costos, superando a la Ciudad de México y solo por debajo de Sao Paulo. (A pesar de ser significativamente más pequeña en términos poblacionales).

Esta cifra se traduce en 1,1% del PIB de la ciudad, o casi dos veces lo que el gobierno local invierte en educación. A nivel individual, cada usuario de vehículo privado perdió US\$ 250 anuales en congestión (3% del ingreso per cápita).

Distribución espacial de la congestión

Haciendo foco en el Área Metropolitana de Buenos Aires y, especialmente en CABA, se puede evidenciar la alta concentración de la congestión en el microcentro y el área aledaña al puerto. La Avenida General Paz, límite entre CABA y el resto del Área Metropolitana, es la avenida que concentra la mayor congestión, seguida por las autopistas que facilitan la movilidad entre el microcentro y la provincia de Buenos Aires (Autopista Panamericana, Autopista General Pablo Riccheri y la Autopista Dr. Ricardo Balbín).



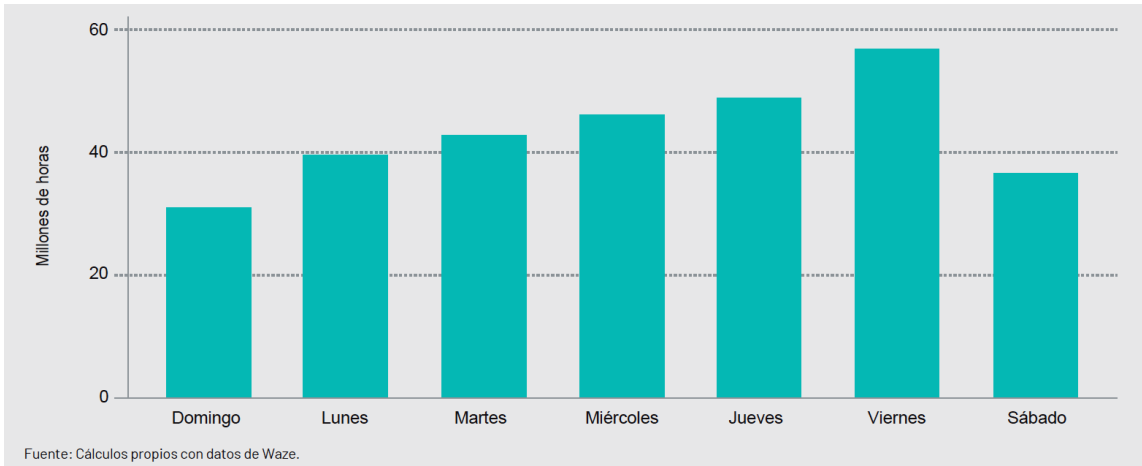
Distribución espacial de la Congestión en la Ciudad de Buenos Aires Fuente: BID, 2021.

En cuanto al comportamiento temporal de la congestión, el segundo y tercer trimestre registraron cada uno el 27% de la congestión de la capital argentina, en contraste con el 23% y 24% estimado para el primer y cuarto trimestre, respectivamente.



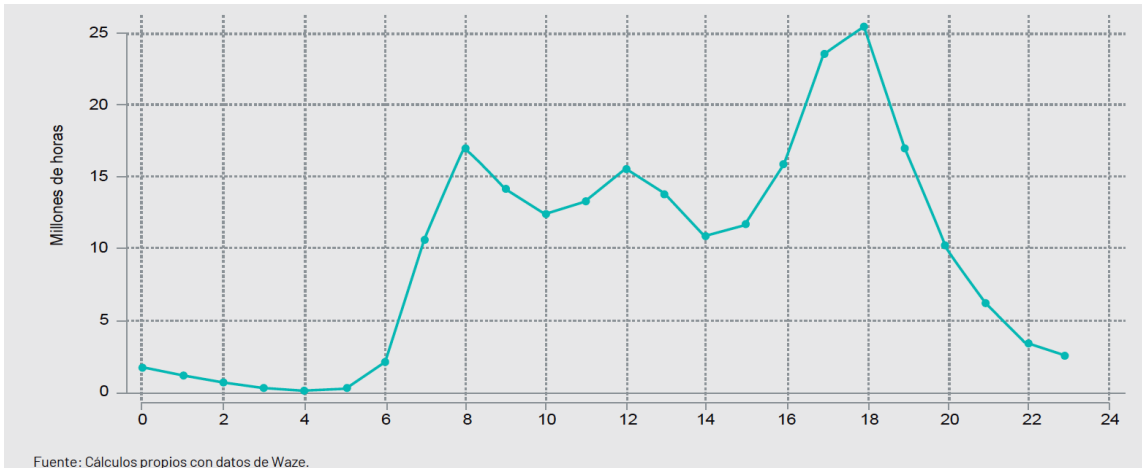
Distribución por mes del año (Buenos Aires, 2019) Fuente: BID, 2021.

Respecto a la distribución semanal de la congestión, esta crece entre lunes y viernes, para alcanzar las mayores demoras este último día. En promedio, los días laborales presentaron un 39% más de retraso que los fines de semana. Por su parte, los domingos fueron los días que presentaron la menor demora agregada.



Distribución por día de la semana (Buenos Aires, 2019) Fuente: BID, 2021.

A nivel diario, la congestión en Buenos Aires suele acrecentarse entre las 16 y las 19 hs. En efecto, este período concentra 28% de la congestión total de la ciudad, registrando demoras por más de 86 millones de horas a lo largo del 2019. Esta cifra es superior a la demora total calculada para todo Montevideo. Otros dos picos tienen lugar a las 8 y 12 hs., aunque sus niveles son sensiblemente menores que los del pico de la tarde.



Distribución por día (Buenos Aires, 2019) Fuente: BID, 2021.

Sistema de transporte privado Área Metropolitana de Buenos Aires; un análisis detallado

El problema de congestión de la Ciudad de Buenos Aires, forma parte de un problema más grande, ya que es producto de un conjunto de factores: la rápida expansión hacia zonas periféricas con baja densidad de población que favorecen el uso de automóvil particular, la mayor demanda de movilidad de personas y bienes resultante del crecimiento económico, entre los principales. Si bien en el Área Metropolitana el automóvil particular está lejos de ser el principal modo de transporte (CIPPEC, 2013), el impacto que los vehículos producen es muy alto.

Los datos específicos sobre movilidad individual en el AMBA son limitados. Según la información que surge de las ENMODO, menos del 50% de los hogares tienen un vehículo particular (auto o moto) en el hogar. el parque vehicular de uso particular en base a los datos de las encuestas y del Registro de Propiedad Automotor, y muestra un incremento muy pronunciado del parque vehicular en Argentina, en general, y en el AMBA, en particular desde 2003 a 2013.

Algunos datos de referencia:

2010: 10 millones de vehículos registrados

2013: 16 millones de vehículos registrados

Aumento de 5% anual.

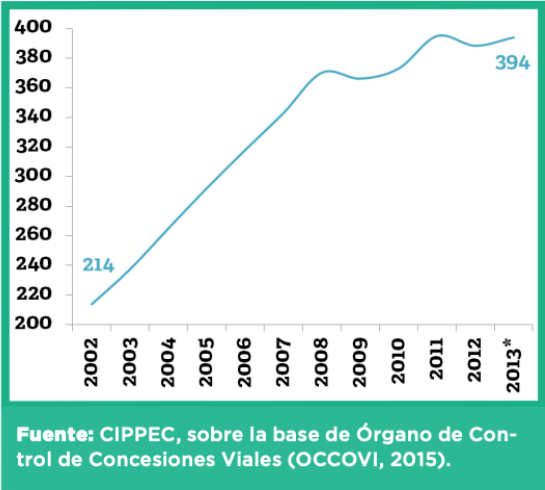
Este crecimiento del parque vehicular activo, muy por encima del crecimiento poblacional, sucede tanto en la provincia de Buenos Aires como en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En consecuencia, la congestión en los accesos a la ciudad casi se duplicó en los últimos 10 años (CIPPEC, 2013).

El transporte metropolitano también se caracteriza por la marcada centralidad de la CABA.

1. Alrededor de un tercio de los viajes realizados en el AMBA se originan en la CABA.
2. A su vez, cuatro distritos del segundo cordón del Gran Buenos Aires (GBA) originan un 25% adicional de viajes: La Matanza, Tigre, Morón, y Lomas de Zamora. El tercer cordón del GBA origina sólo el 3% de los viajes del AMBA.
3. CABA es el principal destino de los viajes realizados en el AMBA. Aproximadamente, 3,5 millones de personas ingresan diariamente a la CABA desde el GBA, más del doble de la población presente en la ciudad durante las horas del día (CAF, 2010). El primer cordón del GBA explica más del 15% de los viajes que tienen por destino la CABA.
4. Sin embargo, el 75% de los viajes que terminan en la CABA se originan en la misma ciudad.

El tránsito automotor en los ingresos a la CABA creció cerca de un 85% en los últimos 10 años. Como resultado del proceso de motorización del transporte y el peso determinante de la CABA como origen y destino de los viajes en el AMBA, el tránsito en los accesos a la ciudad pasó de 214 millones de vehículos en 2002 a 394 millones en 2013.

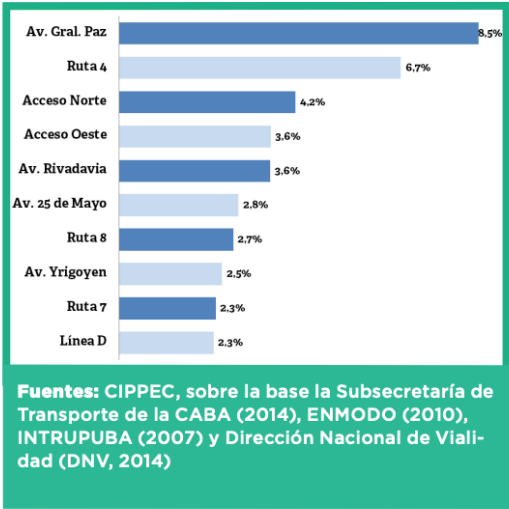
Tránsito total anual de los accesos a la ciudad de Buenos Aires. En millones de unidades TTA (2002-2013)



Cinco corredores concentran más de un cuarto de los viajes diarios realizados en el AMBA.

La Avenida General Paz (con un 9% de los viajes), la Ruta 4 (7%), el Acceso Norte (4%), el Acceso Oeste (4%) y la Av. Rivadavia (4%) conforman los principales nodos críticos de la red de transporte del AMBA.

Participación de los principales corredores de transporte del AMBA, en miles de pasajeros y porcentaje



A los primeros diez corredores, le siguen en importancia la línea B del subte, la Autopista Buenos Aires – La Plata; las rutas 21, 36 y 14; y las avenidas Cabildo y Libertador.

Por modo de transporte, los corredores críticos para el colectivo son la Ruta 4 (3% del total de pasajeros de la red de transporte), la Av. Rivadavia (2%), la Au. 25 de Mayo (2%) y la Av. Gral. Paz (1%). De forma similar, los corredores críticos del automóvil particular son la Av. General Paz (5%), la Ruta 4 (4%) y el Acceso Norte (3%).

Sobre el cambio de la matriz productiva: los autos eléctricos

Fortalezas de la movilidad eléctrica

En las últimas décadas, el mundo ha experimentado grandes cambios en lo que a transporte respecta. Por ejemplo, los vehículos eléctricos están tomando una parte cada vez mayor del mercado. La mayor causa es la baja en el precio de las baterías de litio (del 89% en los últimos 10 años), que ha posibilitado la adopción de esta tecnología en forma masiva. La necesidad de hacer el cambio de la matriz de transporte viene dada por que esta industria aporta 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los modos de transporte abarcados en los sistemas de movilidad eléctrica (autos, bicicletas y monopatines, entre otros) muestran una alternativa competitiva a los automóviles convencionales en términos del tiempo de viaje, y podrían desempeñar un papel clave en la reducción de los viajes en vehículos individuales, a la vez que pueden servir como punto de entrada a una red de transporte sustentable más amplia.

Fruto de un exponencial crecimiento a partir del año 2010, en 2019 los automóviles eléctricos superaron los dos millones de unidades vendidas a nivel internacional, llegando a un parque automotor global superior a siete millones de unidades. El segmento de automóviles eléctricos es el de mayor volumen de producción y ventas a nivel global y el de mayor penetración en su mercado, aventajando ampliamente a las pickups, camiones, autobuses y otros vehículos pesados (IEA, 2020).

Finalmente, una investigación realizada en 59 regiones del mundo por la Universidad de Radboud y publicado en Nature Sustainability arrojó que los autos eléctricos son mejores para el ambiente en un 95% del mundo (incluye países como Europa, China y EEUU).

Análisis de costos de un auto eléctrico vs auto a combustión

Para analizar el impacto real de estos autos comparados con convencionales a combustión, se analizarán los costos en paralelo, a Diciembre de 2021, en Argentina. En términos generales, existe un margen de encarecimiento del auto eléctrico con respecto al naftero. Esta brecha se produce por la batería, como pasa en el caso de un modelo 100% eléctrico, y en los híbridos no influye con tanta fuerza en el precio porque combinan un motor convencional con uno eléctrico.

Ejemplo: Modelos Toyota Corolla:

- Mientras que en su versión full naftera 2.0 SEG CVT cuesta \$4.012.000
- El Hybrid HV 1.8 SEG eCVT híbrido se vende por \$4.217.000
- Balance: cuesta 205.000 pesos más

En el caso de los eléctricos, sí hay mayor diferencia de precio: Un Nissan Leaf 100% a batería se adquiere por u\$s60.000, es decir, unos \$6.300.000 a valor del dólar oficial (Diciembre 2021).

Con respecto a los costos corrientes, en el caso de un vehículo a combustión, se toma como referencia un modelo que consume 9 litros cada 100km de nafta o 7 de gas oil donde el gasto mensual será el siguiente de acuerdo al combustible utilizado⁵.



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

- Nafta común: \$10.983
- Nafta Premium: \$12.680
- Gasoil común: \$7.874
- Gasoil Premium: \$9.265
- GNC: \$5.049

En el caso de un vehículo 100% eléctrico (puede variar según la ciudad y tarifa del kWh por mes), gastará lo siguiente:

- Puesto de carga servicio de electricidad tipo EPEC: \$1.054
- Carga comercial: \$843
- Carga residencia: \$607

Otro punto a favor de los eléctricos con respecto a los nafteros e híbridos es que prácticamente no tienen gastos de mantenimiento, ya que no requieren el service periódico que se realiza a los vehículos convencionales. Se trata de un ahorro extra de \$25.000 promedio cada 15.000 kilómetros.

⁵ “Valen casi como un naftero y ahorrás 90% en combustible: mirá los autos eléctricos que ya se venden en el país” <https://www.iproup.com/innovacion/27205-auto-electrico-hibrido-naftero-precios-y-cuanto-gasta-cada-uno>

Sobre planificación de infraestructura de cargadores

Al momento de analizar la infraestructura necesaria para cargar estos autos, se presenta la inclusión o reconversión de centros de carga dentro de estaciones tradicionales de combustibles. Algunos grupos de comercialización de gasolina o diesel instalan centros de carga en sus localizaciones de venta, generalmente en zonas interurbanas (MOVE, 2020).

Es necesario además, realizar estudios de comportamiento para evaluar la conducta de los usuarios de vehículos eléctricos para determinar la localización de los cargadores. Se tienen en cuenta días laborales, no laborales o festivos y el área de tránsito de los vehículos ya sean zonas residenciales, comerciales o industriales. Así, se han establecido puntos de carga en establecimientos como restaurantes, supermercados y plazas comerciales, entre otros.

Situación actual de la Ciudad de Buenos Aires

A pesar de que no hay cifras oficiales de la cantidad de cargadores públicos operativos en Argentina, este breve relevamiento demuestra que en esta materia el país se encuentra rezagado con respecto al resto de la región (MOVE, 2018). Actualmente, el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires instaló dos cargadores de la empresa Enel y sumó dos Renault Kangoo ZE en su flota de tránsito para evaluar su desempeño (MOVE, 2018). Axion Energy también instaló dos puntos de recarga en sus estaciones de servicio en CABA, mientras que la empresa ChargeBox instaló 15 cargadores en distintas áreas de acceso público en CABA y Gran Buenos Aires. Los mismos fueron instalados en shoppings.

Muchas provincias también optan por bonificar las patentes para incentivar el uso de autos eléctricos: La Plata se suma a la Ciudad de Buenos Aires, con una exención del pago anual; al igual que en Mendoza; la ciudad de Neuquén y Río Negro. En San Luis tiene una reducción de 25%; en Ushuaia del 50% y en Chubut del 2 al 5 por ciento.

Políticas referentes

Dentro de las políticas orientadas a la demanda, existe una gran cantidad de instrumentos destinados a favorecer el consumo privado, de los que sobresalen los subsidios a la demanda de automóviles eléctricos. Estos se complementan con iniciativas para incentivar bienes y servicios complementarios, con énfasis en acciones para extender la infraestructura de recarga de automóviles, así como mediante privilegios de acceso a infraestructura vial para estos vehículos. Por último, las compras y contrataciones públicas representan una iniciativa muy relevante en algunos países y ciudades, orientada principalmente al transporte público (IEA, 2018); y constituyen “espacios protegidos” para la emergencia de estos nichos tecnológicos (Kemp et al., 1998).

A continuación se pueden apreciar los instrumentos aplicados por países europeos para promover la electromovilidad.

Unión Europea

Energy Performance of Buildings Directive (EU Regulation 2018/844): requisitos para la instalación de cargadores eléctricos y conductos de cables eléctricos en edificios residenciales y no residenciales nuevos, o los que sufran reformas importantes. Se promueve un cargador en edificios no residenciales con más de 10 estacionamientos y por lo menos un conducto de cable para instalar cargadores en el futuro cada 5 estacionamientos. En edificios residenciales con más de 10 estacionamientos se promueve instalar conductos de cable en todos. Para mayo de 2020, 12 de los 27 miembros de la UE ya habían incorporado esta normativa en su legislación nacional.

Noruega

Transnova Funding programme: Financiamiento para promover (entre otras) la extensión de la infraestructura de recarga. Vigencia: 2009-actualidad. Las empresas deben tener cargadores en el 6% de las plazas de estacionamiento de vehículos.

Estados Unidos

EV-Ready Buildings Code (International Code Council): lineamientos para que las nuevas residencias sean aptas para EVs (permitan su recarga por la noche). En los edificios de departamentos debe haber por lo menos dos estacionamientos con capacidad de recargar EVs. Son códigos voluntarios utilizados por todos los Estados de Estados Unidos, pero pueden decidir si adoptar o no los nuevos estándares.

Canadá

Fondo de USD 97 millones para promocionar la infraestructura de recarga de EVs pública, en edificios residenciales, lugares de trabajo y áreas comerciales.
Exenciones de pago de peajes, ferris y estacionamiento en Toronto y Quebec.
Con respecto a la infraestructura de estacionamientos y cocheras, con criterio de intermodalidad.

Ámsterdam, Holanda

Estacionamientos disuasorios : son espacios de estacionamiento en las afueras de la ciudad que cobran una tarifa (EUR 6 o US\$7,70) que incluye un pase de transporte público por 24 horas para máximo 5 personas. El objetivo es permitir que los visitantes o residentes de los suburbios ingresen a la ciudad, pero lo hagan en transporte público.

Reino Unido

Las zonas de estacionamiento controlado (ZEC) son áreas donde se disponen los espacios de estacionamiento de corta duración (menos de 4 horas). Por ejemplo, en el Distrito de Westminster, las tarifas varían entre £1,10 y £4,40 (aproximadamente entre US\$1,6 y US\$6,6) por hora. La ciudad aconseja a los distritos que la fijación de las tarifas busque lograr un nivel de saturación del 85%. El recaudo por estacionamiento en vía está limitado por el estatuto y, por lo tanto, los Distritos no pueden disponer libremente del ingreso que excede ese monto preestablecido. Las tarifas se aplican por períodos de 3 minutos (20 centavos de libra, 30 centavos de dólar) hasta un máximo de £4 (US\$6) por hora.

Reinversión de pagos de parquímetros

Una de las innovaciones más importantes de los últimos años que permitió superar la resistencia a incrementar el cargo por ocupar un espacio en la calle para aparcar, fue crear un beneficio para el distrito. Este beneficio constaba en regresar a la comunidad los ingresos obtenidos por el cobro de los lugares de aparcamiento, e invertirlos en la mejora de los servicios públicos y de los paisajes urbanos. Aunque no todas las ciudades han permitido ese tipo de programas, esta estrategia ha probado ser favorable para ambos lados, en especial en aquellos lugares en los que el precio de estacionamiento basado en el rendimiento es políticamente inviable.

Situación de espacio cochera en la Ciudad de Buenos Aires

Si bien la estrategia de desalentar el uso del automóvil se presenta como una fórmula válida al momento de planificar una ciudad de cara a la baja de emisión de carbono, resulta inviable pensar en desalentar la construcción de cocheras en edificios mientras no se desarrollo infraestructura urbana de calidad para transporte público. Menos aún, si se piensa en una infraestructura que soporte el cambio de matriz productiva automóvil hacia autos híbridos o eléctricos.

El Consejo Profesional de Ingeniería Civil alertó de manera eficiente sobre la restricción de la construcción de cocheras públicas o privadas durante los debates del nuevo Código de Edificación y Morfológico. De esta forma, afirma que para lograr sustituir el uso del auto, se debe generar una amplia red de infraestructura en óptimas condiciones, especialmente enfocada en el transporte público, para así sustituir el uso de vehículos particulares. Además, la situación de la Ciudad no debe ser aislada, tal como se evidenció en capítulos anteriores, de la red de transporte en el Área Metropolitana.

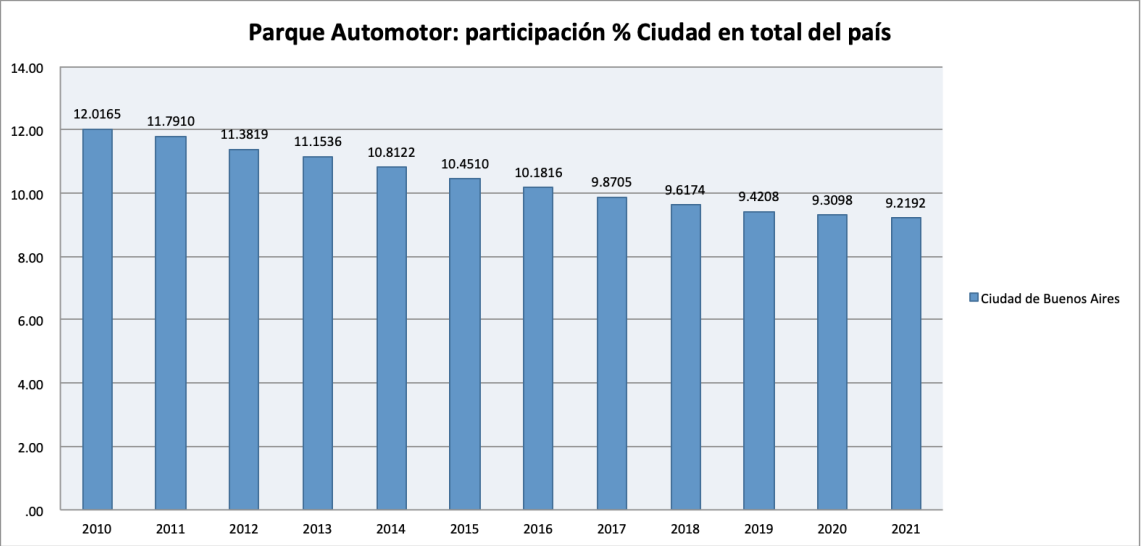
Precios de Alquiler

Con respecto a los costos asociados, la demanda de cocheras y lugares para estacionar autos continúa en alza en algunos barrios de la Ciudad de Buenos Aires, incluso post pandemia. Debido a esto el aumento del precio del alquiler muestra ser el más alto en la Zona Norte, con predominio en los barrios de Palermo, Núñez, Recoleta y excepcionalmente, Puerto Madero.

Barrio	Precio Alquiler (\$) 2021
Caballito	6500
Palermo	8000
Villa Urquiza	5800
Belgrano	6500
Villa Devoto	5800
Recoleta	7000
Núñez	8000
Puerto Madero	7000
Villa Pueyrredón	4800

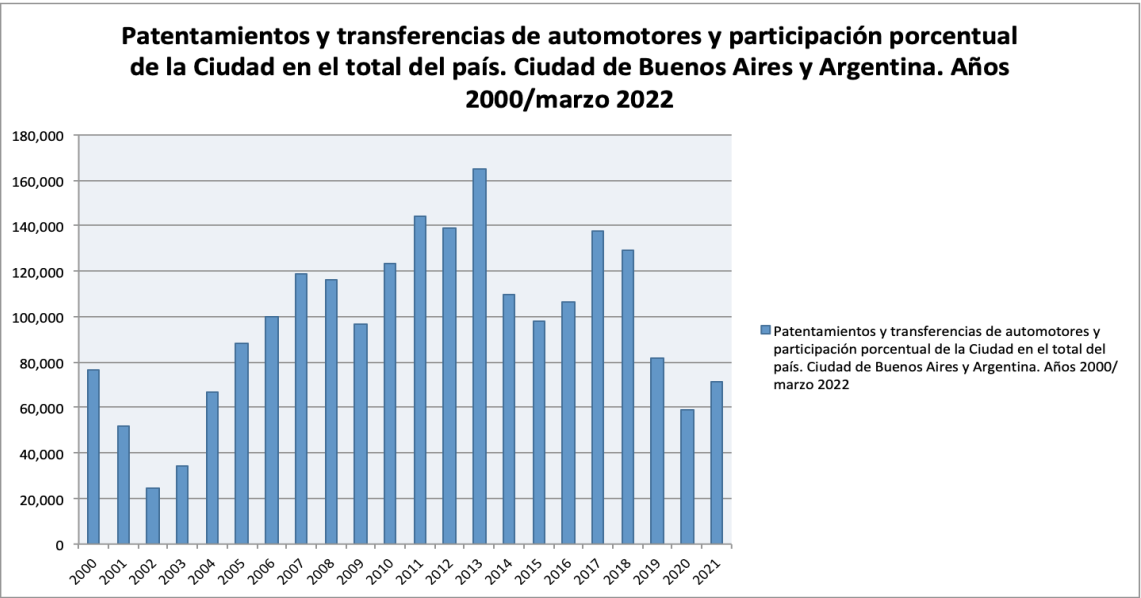
Además, si bien el parque automotor muestra una baja, la misma no es significativa, tomando en cuenta los últimos 10 años. En este sentido, la Ciudad bajó sólo 2% en la participación nacional.

Parque automotor y participación porcentual de la Ciudad en el total del país. Ciudad de Buenos Aires. Años 2010/2021



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda y Finanzas GCBA) sobre la base de datos de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA). 2022

Incluso luego de la crisis de fines de 2018, puede verse una baja de patentamientos y transferencias, con una baja pronunciada en pandemia (2020) y una recomposición hacia 2021.



Fuente: Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda y Finanzas GCBA) sobre la base de datos de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA). 2022.

Presentación de propuesta:

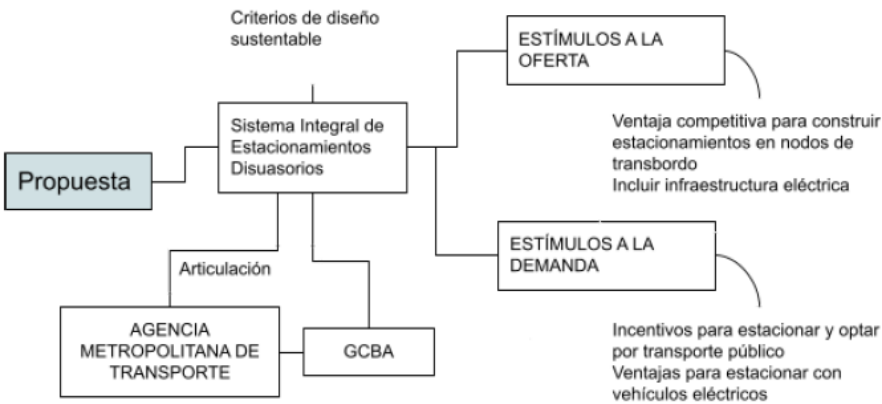
A continuación se especificarán algunos instrumentos para diseñar una gestión sustentable de cocheras y estacionamientos. La propuesta incluye estudiar las alternativas de incentivo para su ejecución y la coordinación con otros sistemas, como por ejemplo las infraestructuras de cargadores eléctricos, bajo la premisa de intermodalidad.

Actores:

- Ciudad de Buenos Aires- Área de Planeamiento
- Personas físicas y jurídicas dueñas de parkings, cocheras y estacionamientos
- Desarrolladores urbanos
- Empresas proveedoras de cargadores eléctricos
- Agencia Metropolitana de transporte
- Ciudadanía de la Ciudad de Buenos Aires

Marco general

Se propone el descuento de impuestos de ingresos brutos a desarrolladores urbanos y personas físicas o jurídicas dueñas de estacionamientos con el objetivo de construir, refaccionar o ampliar cocheras en las zonas próximas a áreas de trasbordo y/o zonas residenciales que además, incluyan infraestructura de cargadores eléctricos.



Fuente: propia (2022)

Sobre el marco legal existente

La República Argentina se compromete a una meta absoluta e incondicional, aplicable a todos los sectores de la economía, de no exceder la emisión neta de 359 MtCO₂e en el año 2030. Además, para el mismo año, habrá logrado disminuir la vulnerabilidad, aumentar la capacidad de adaptación y fortalecer la resiliencia de los diferentes sectores sociales, económicos y ambientales a través de medidas de concientización y construcción de capacidades que le permitan al país y su población responder solidariamente al desafío urgente de proteger el planeta (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2020).

Criterios sobre Transporte hacia 2030

El sector transporte se enfocará hacia el 2030 en la intermodalidad y promoverá los criterios de optimización y flexibilidad a través de la interacción virtuosa entre los diferentes medios de transporte, potenciando la capacidad de traslado de mercancías y personas conforme a las realidades y a las necesidades específicas para el desarrollo socioeconómico de cada una de las regiones del país.

Asimismo, la movilidad activa se habrá favorecido a través de la planificación del uso del suelo urbano y se fomentarán matrices energéticas sostenibles, haciendo foco en la gasificación, los biocombustibles, la electrificación de la movilidad y el uso del hidrógeno.

En 2030 se habrán implementado medidas efectivas de eficiencia energética en todas las modalidades del transporte con un enfoque de Evitar-Cambiar-Mejorar como abordaje de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector y la promoción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Asimismo, se planificarán e implementarán medidas para fortalecer los sistemas de transporte con un enfoque de resiliencia y sostenibilidad, teniendo en cuenta los nuevos parámetros climáticos.

En 2018 Argentina inició el desarrollo de su Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica con el apoyo de ONU Medio Ambiente (MOVE, 2018), institución que está fomentando iniciativas similares en el resto de la región. Ese mismo año se modificó la Ley de Tránsito mediante el Decreto 32/2018, incorporando las categorías de EVs (incluyendo segmentos de micro movilidad eléctrica) con base en su potencia máxima (en kW), y los requisitos para su homologación. En 2019, mediante el Decreto 26/2019, el Poder Ejecutivo Nacional modificó las clasificaciones de las licencias de conducir para incluir a los EVs. Paralelamente, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires aprobó la ley que regula el uso de los monopatines eléctricos en la ciudad (MOVE, 2019).

Sobre Recursos

Los productos financieros y las líneas de crédito específicas para la compra o alquiler de los vehículos eléctricos y sus componentes son factores fundamentales para hacer frente a su mayor costo inicial y facilitar el despliegue de la tecnología en la región. A pesar de los claros avances de la región, es necesario crear mecanismos financieros que faciliten una adopción masiva de los vehículos eléctricos; así como de su infraestructura de carga como estacionamientos o cocheras con cargadores. Para ello, es necesario que las leyes, decretos y reglamentos prioricen la electromovilidad, y que redirija incentivos y beneficios destinados a los vehículos de combustión interna. Asimismo, es importante que se creen elementos, procesos y estructuras que reduzcan el riesgo de inversión en todos los elementos de la movilidad eléctrica. Es importante que estos mecanismos y



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

estrategias consideren las cuestiones de género, estableciendo productos y directrices que sean accesibles e inclusivas a las mujeres en sus diferentes contextos.

De igual manera, y ante la situación fiscal restrictiva de los países de la región, es importante asegurar que los gastos e inversión en transporte se orientan hacia soluciones más limpias a largo plazo y se aprovechan todas las opciones de racionalización de los subsidios a los combustibles fósiles.

Por su lado, los bancos de desarrollo tienen un papel fundamental en promover la electrificación de la movilidad al ofrecer recursos para inversiones, fortalecer el desarrollo de la tecnología y crear condiciones atractivas para su financiamiento e inversión en cadenas de valor regionales; sobre todo, en este momento de integración y escalamiento de la tecnología. Es clave que haya una coordinación entre las entidades financieras y las políticas públicas y marcos legales, los mecanismos de coordinación y gobernanza, los clientes y usuarios, las industrias y oportunidades de negocios.

En el caso de estacionamientos de privados en edificios comerciales o de servicios, en lugar de prohibir el cobro por el uso de estacionamientos es mejor regular (que se cobre por minuto) y a la vez crear alianzas público-privadas para compartir la recaudación y que parte importante de ella vaya a proyectos que beneficien a la comunidad. El estado debería mantener la potestad de que se cobre por estacionamiento de automóviles (en estacionamientos públicos o privados) si un bien superior lo justifica.

Sobre esquema general de proyecto de Ley

Conclusiones

La Ciudad de Buenos Aires, es escenario de varios debates sobre movilidad donde se evidencia una clara falta de planificación integral de los modos existentes de transporte público. Si bien la estrategia de desalentar el uso del automóvil se presenta como una fórmula válida de cara a la baja de emisión de carbono, resulta inviable pensar en desalentar la construcción de cocheras en edificios mientras no se desarrolle infraestructura urbana de calidad para transporte público⁶.

En el caso de Buenos Aires, la extensión del subterráneo ha tenido una larga historia de inconsistencias en su concreción. La Ley 670, Líneas de Subterráneos "F", "G" e "I", de 2001, cumplió el 8 de noviembre pasado 20 años⁷ de vigencia siendo este el primero en 50 años sin obras en ejecución. A su vez, la nueva Ley de Estacionamiento medido presenta algunas contradicciones con los planes de infraestructura verde (como calles o senderos peatonales) ejecutados al momento: estacionar en la calle ocupa espacio que podría usarse para parquización, o bicisendas, por ejemplo, siempre dentro de una planificación integral.

Se podría decir que, como resultado de políticas que desincentivan el uso del automóvil, conducir no es una alternativa atractiva, sin embargo, todavía tiene preferencia, y no responde a variables como tiempos y costos (BID, 2021). En particular, se reconoce la existencia de factores como conveniencia, comodidad y seguridad, y diversas características socio-demográficas. Además, ha mostrado la existencia de factores subjetivos que explican el fenómeno como el hábito, la sensación de libertad, y el orgullo o estatus social asociado a viajar en auto.

Sin contar también, la prevalencia del auto como medio de transporte híbrido o eléctrico. La industria automotriz está experimentando la mayor transformación de la historia y Argentina no es la excepción: en 2021, los patentamientos de modelos híbridos y 100% eléctricos en la Argentina subieron 148% con respecto al año anterior⁸. Sin embargo, la instalación de surtidores eléctricos no corre la misma suerte: se conocen sólo 100 unidades ejecutadas.

Tomando en cuenta lo antes expuesto y ante una situación que requiere una respuesta en el corto y largo plazo, se puede afirmar que el incentivo de espacios cochera tanto en estacionamientos disuasorios como con fines residenciales logrará responder a una demanda concreta de los ciudadanos, adecuando la infraestructura a las tendencias eléctricas y respondiendo a una planificación de movilidad integral.

⁶El futuro de los autos en la infraestructura urbana de Buenos Aires – CPIC
<https://arqa.com/actualidad/noticias/el-futuro-de-los-autos-en-la-infraestructura-urbana-de-buenos-aires-cpic.html>

⁷En el Subte, “Se cumplen 20 años de la sanción de la ley 670”, 2021.
<https://www.enelsubte.com/noticias/se-cumplen-20-anos-de-la-sancion-de-la-ley-670/>

⁸Avanzan los autos eléctricos en el mundo y ya fascinan a los primeros argentinos en nuestras calles
<https://www.lanacion.com.ar/autos/cambio-de-era-cuando-manejaremos-autos-electricos-y-la-experiencia-de-los-argentinos-que-ya-los-usan-nid02052022/>

Referencias bibliográficas:

ALONSO (2021) Una ruta hacia la movilidad eléctrica, UNSAM.

<https://www.unsam.edu.ar/tss/una-ruta-hacia-la-movilidad-electrica/>

CIPPEC (2015) Menos autos y más y mejor transporte público para la Región

Metropolitana de Buenos Aires, Ciudad de Buenos Aires. <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2017/03/1245.pdf>

IBD (2013) Guía práctica: Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina Preparado por Despacio, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo; Ramiro Alberto Ríos, coordinador.

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Gu%C3%ADa-pr%C3%A1ctica-Estacionamiento-y-pol%C3%ADticas-de-reducci%C3%B3n-de-congesti%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>

PNUMA (2021). Movilidad eléctrica: Avances en América Latina y el Caribe 2020.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Oficina para América Latina y el Caribe, Panamá.

RYE, T. (2011). Gestión de estacionamientos: una contribución hacia ciudades más

amables. In GIZ (Ed.). Bonn <https://fddocuments.es/document/gestion-de-estacionamientos-una-contribucion-hacia-i-i-vision-general.html?page=8>

TIRACHINI (2015) Políticas de estacionamiento, evidencia internacional, Plataforma Arquitectura, web.

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/05/06/opinion-politicas-de-estacionamiento-evidencia-internacional/>

BARUJ, et al (2021). La transición hacia la electromovilidad: panorama general y perspectivas para la industria argentina. Documentos de Trabajo del CCE N° 5, Consejo para el Cambio Estructural - Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2020). Gobierno de Argentina, «Segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional de la República de Argentina,» Climate Analytics and NewClimate Institute.

https://back.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/dt5_-_la_transicion_hacia_la_electromovilidad.pdf

<https://movelatam.org/download/11-el-litio-en-argentina/>

<https://www.medellin.gov.co/movilidad/transito-transporte/zer-zona-de-estacionamiento-regulado-parquimetros>

<https://www.xataka.com.mx/aplicaciones/ya-no-hay-excusas-ahora-puedes-pagar-los-parquimetros-ecoparq-de-ciudad-de-mexico-con-tu-smartphone>

<https://www.visionsustentable.com/2021/09/30/keko-el-primer-carsharing-sustentable-de-la-argentina/>

<https://www.iciudad.org.ar/estacionamiento-ciudad-mision-imposible/>

<https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/nuevo-sistema-de-estacionamiento-medido-beneficio-para-los-vecinos-residentes-de-la-zona>

Leyes

Ley 469 - Playas de Estacionamiento Subterráneo - Construcción.

Ley 3057 - Sistema de Estacionamientos Vecinales Subterráneos (SEV) - Creación - REGLAMENTADA.

Ley 3058 - Sistema de Estacionamientos Subterráneos - Creación - REGLAMENTADA.

Ley 6472 - Creación Del Día Sin Auto

Proyectos de ley existentes

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/en-auto-moto-o-bicicleta-las-normas-que-regulan-los-garages>

Referencias periodísticas:

<https://www.infobae.com/autos/2021/12/16/ya-funciona-la-primera-red-de-cargadores-para-autos-electricos-de-la-costa-atlantica/>

<https://www.adslzone.net/e-movilidad/extra/parkings-carga-coches-electricos/>

<https://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-8143125/Electric-cars-better-climate-petrol-vehicles.html>

<https://blogs.iadb.org/transporte/es/por-que-en-america-latina-y-el-caribe-usamos-tanto-el-automovil/>

<https://ar.motor1.com/news/479684/charge-box-se-inauguro-red-de-recarga-de-autos-electricos-mas-grande-de-la-argentina/>

<https://www.zicla.com/blog/park-ride-reducir-coches/>

<https://www.iprofesional.com/economia/335436-guardar-el-auto-puede-salir-100-000-al-ano-ranking-por-barrio>

<https://arqa.com/actualidad/noticias/el-futuro-de-los-autos-en-la-infraestructura-urbana-de-buenos-aires-cpic.html>

ANEXO II

Centro de trasbordo Retiro

Centro de trasbordo Saenz

Centro de trasbordo Once

Centro de trasbordo Pacífico

Centro de trasbordo Constitución

Centro de trasbordo Chacarita

Centro de trasbordo Flores

Centro de trasbordo Liniers

Digitally signed by Juan Manuel Valdes
Date: 2024.03.01 10:51:32 -03:00
Legislador
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires