



PROYECTO DE LEY

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

Artículo 2° .- *Objeto.* Se tiene por objetivos garantizar el transporte público integrado y accesible, asegurar la seguridad vial y consagrar el tránsito vehicular adecuado.

Artículo 3 ° .- *Definición.* A efectos de la presente, se entiende por:

Estacionamientos de desconcentración. Estacionamientos ubicados en áreas de integración estratégica al sistema de transporte público de la ciudad con el objeto de desconcentrar la circulación vehicular.

Artículo 3° .- *Aplicación.* Se establece la obligatoriedad de la construcción de estacionamientos vehiculares en las cabeceras de las Líneas de Subte y Premetro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su ubicación será detallada en el anexo I de la presente, pudiendo ser modificada por la autoridad de aplicación.

a. *Modificación.* Podrá hacerse notificando mediante Boletín Oficial.

i. *Plazo.* Los plazos de construcción pueden ser extendidos un máximo de seis (6) meses con el objeto de estudiar y ejecutar la reubicación en caso de considerarse.

Artículo 4° .- *Edificación.* La construcción será financiada por capital público y privado. La selección del constructor será bajo una licitación pública nacional e internacional. La selección de contratista se regirá bajo lo previsto en la Ley 2.095.



Artículo 5°.- *concesión*. La autoridad de aplicación podrá disponer de la concesión de hasta un treinta por ciento (30%) de las plazas a empresas relativas al transporte de personas y privados con un canon establecido con la contraparte.

a. La concesión abarca la operación y el mantenimiento.

Artículo 6°.- *Tarifa*. La tarifa se registrá bajo los criterios del parquímetro de la ciudad, aplicando únicamente tarifa simple y con exclusión de jubilados, pensionados, veteranos de guerra y personas con movilidad reducida. Se establece una tarifa diferenciada para aquellas que

Artículo 7°.- *Autoridad de aplicación*. La Secretaria de Transporte del Ministerio de Infraestructura ,u órgano que lo suceda, se encargará de la construcción y administración general del sistema de estacionamientos.

Artículo 8°.- *Entrada en vigencia*. La ley entrará en vigencia al momento en el que se publique en el boletín oficial.

Artículo 9 °.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

A raíz de la sucesiva construcción de ciclovías, restaurantes sobre las calles y demás acontecimientos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se ha visto reducida drásticamente la capacidad de estacionamiento generando severos problemas a la circulación vehicular de la ciudad. En conjunto con la decisión de sucesivos Gobiernos de la Ciudad de Buenos Aires de no apostar por una extensión de las vías subterráneas de transporte ni una integración eficiente del sistema de transporte, la situación se ha tornado una realidad caótica. Todo ello ha conllevado a una situación en la cual se provocan de manera sistemática focos de tráfico con motivo de numerosos traslados a puntos de conexión con el transporte público, el cual generalmente coincide con el subterráneo, encontrando dificultades severas para estacionar generando embotellamientos y situaciones desesperantes.

La construcción de estacionamientos cerca del subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires se proyecta como una solución para abordar los problemas de estacionamiento generados por las causas enumeradas. Esto permitiría una mejor integración de los ciudadanos al sistema de transporte y una comodidad para aquellos usuarios que pueden combinar el uso del automóvil con el transporte público de manera más fluida agilizando la movilidad en la ciudad. Tomando a consideración los últimos datos brindados por la Dirección General de Estadística y Censo del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la ciudad cuenta con un total de 1.619.688, al mes de Marzo de 2024, de vehículos circulantes a los cuales se les suman los provenientes del conurbano bonaerense. El cocktail de situaciones caóticas mencionadas da lugar a que la Ciudad quede catalogada como la tercera ciudad con más demoras en el continente sudamericano por el estudio de la consultora internacional TomTom, donde se le registró un promedio de 24 minutos y 30 segundos, como tiempo medio de viaje cada 10 kilómetros. 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.

La ubicación seleccionada detallada en el anexo da fé de una integración fortuita a todas las líneas.. Estos puntos se disponen a acaparar a aquellos que hacen un uso combinado de los medios de transporte privados y públicos en función del déficit de aparcamientos existente. Ello garantiza una reducción del tránsito y problemas derivados del mismo mejorando de manera colateral la seguridad vial, punto positivo si se toma a consideración el estudio de la firma "Zutobi" quien puntúa a Argentina como el cuarto país con mayor inseguridad vial de América Latina.

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



Anexo

I. OBJETIVOS

A. Son objetivos del proyecto:

1. Agilizar el tránsito en los lugares que rodean las zonas del estacionamiento.
2. Incrementar la integración del sistema de transporte público de la Ciudad de Buenos Aires.
3. Modificar las condiciones de circulación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires contribuyendo a
 - a) Reducir el tránsito vehicular;
 - b) Reducir incidentes viales;
 - c) Reducir faltas relativas a faltas en el estacionamiento;
 - d) Evitar la obstrucción de rampas de descenso;
 - e) Evitar la reducción de la visibilidad en esquinas producto del mal aparcamiento;
 - f) Otras faltas.

II. CONTEXTO



A. Movilidad en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires tristemente se encuentra entre las ciudades con mayor problemas en su gestión vial siendo categorizada como la tercera ciudad con mayor tránsito y demoras en los tiempos de traslado en el continente americano en 2023. Con 24 minutos y 30 segundos cada 10 kilómetros de traslado, 88 horas anuales perdidas y una velocidad promedio de 22 kilómetros por hora logró tal puesto tan solo detrás de la Ciudad de Lima y Bogotá, ciudades de características geológicas adversas y con sistemas de transporte precarios y subdesarrollados en materia ferroviaria y nula en subterráneos. Es decir, la Ciudad de Buenos Aires presenta un severo problema en la integración al sistema integral de transporte público que permite evitar la utilización de vehículos particulares para la movilidad puesto que en definitiva posee una infraestructura relevante, aunque no suficiente.

Es menester destacar en base a la información conferida por la Dirección General de Estadística y Censo de la Ciudad de Buenos Aires 1.619.688 están radicados en la Ciudad de Buenos Aires ocupando el 9,1% del padrón nacional en un territorio minúsculo de poco más de 200 kilómetros cuadrados para marzo del corriente año. A su vez, en febrero se registró un tránsito vehicular mediante peajes, es decir descontando los cruces no registrados con peaje, de 10.722.646 vehículos dando un 5,56% de incremento interanual respecto al mismo mes del pasado año. 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.

B. IMPACTO

Como se especificó en el punto anterior, la demora que genera la congestión vial genera perjuicios en los tiempos de traslado de todos los transeúntes independientemente de su procedencia o de las características del transporte. Su afección transversal involucra no

Último cambio: 5/6/2024 12:59:00 - Cantidad de caracteres: 12785 - Cantidad de palabras: 2392



solo a los medios masivos de transporte colectivos sino también a los servicios de emergencia. Cabe resaltar que las ambulancias poseen una demora promedio de 20 minutos según fuentes del GCBA, siendo atribuible en parte a estas demoras planteadas por los estudios más recientes.

Los daños ambientales también están sujetos de consideración por la conglomeración de vehículos que emiten dióxido de carbono y gases tóxicos cuyo impacto podría ser reducido si se utilizan medios de transporte colectivos. Según el gobierno nacional 3,9% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) en nuestro país provienen del transporte. Es la segunda fuente de emisiones del sector energía, por detrás de industrias de la energía, de acuerdo al Cuarto Informe Bienal de Actualización. Del parque automotor la Ciudad Autónoma de Buenos Aires alberga un 9,1% como fue citado con anterioridad dando fé que ese porcentaje se concentra excesivamente en la ciudad. El informe redactado por World Resources Institute (WRI) detalla que en 2018 las emisiones en territorio capitalino cerraron en 11.743.110 toneladas de dióxido de carbono, correspondiendo un 30% al transporte y el 17% al de residuos.

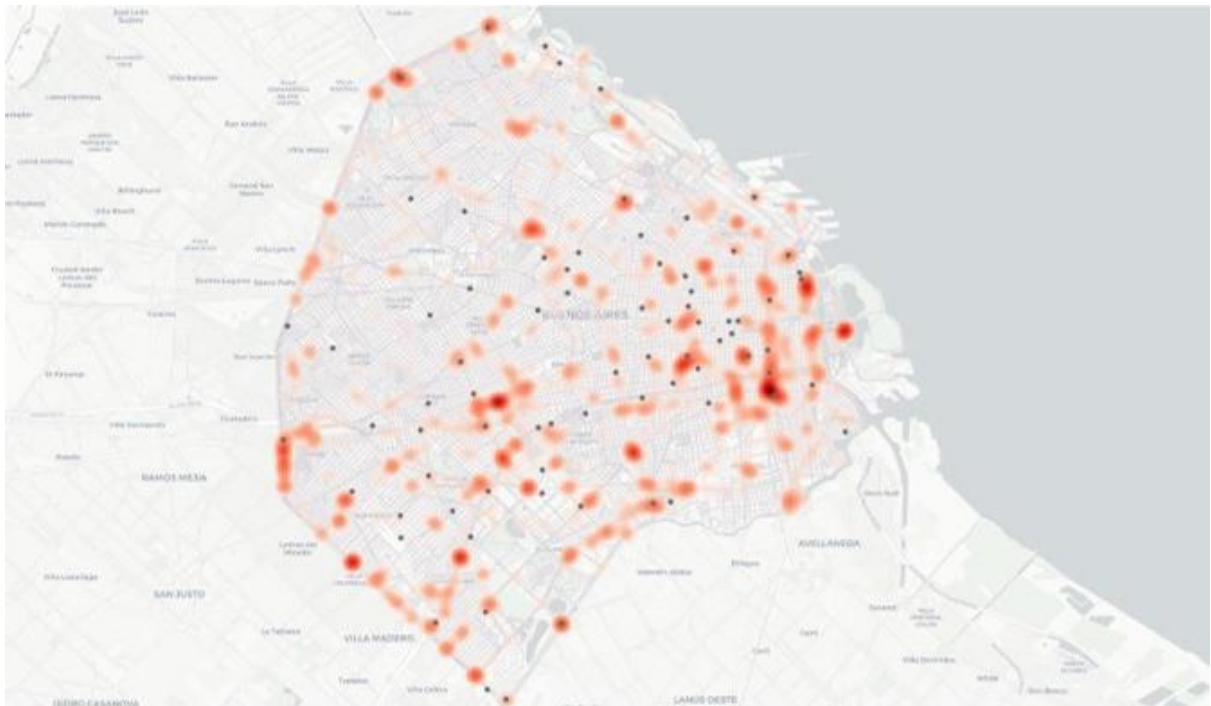
Tomando a consideración el factor económico cabe destacar lo declarado por el Banco Mundial con motivo de su informe relativo a la Argentina, destacando que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires "tiene un gran potencial para servir como motor de productividad, especialmente si puede superar obstáculos como la congestión y la fragmentación." La ciudad se ha configurado como un ecosistema caótico para la movilidad urbana contando con centro nodales en la confluencia de autopistas y arterias troncales como se evidencia en el centro de la Ciudad en el cuadrilátero que comprende Avenida San Juan, Avenida Del Libertador, Avenida Entre Ríos y Avenida Alem/Paseo Colón. A mencionar un ejemplo el traslado entre Avenida San Juan y Lima y Avenida 9 de Julio y Cerrito, cual consta de 3,9 kilómetros, toma un aproximado de 22 minutos en transporte público el cual se ve afectado en mayor o menor medida por la circulación vehicular promediando a 56 minutos si lo suponemos un traslado equivalente a 10 kilómetros dejando diminuto al tiempo que estima la consultora Tom Tom.

Último cambio: 5/6/2024 12:59:00 - Cantidad de caracteres: 12785 - Cantidad de palabras: 2392



En lo referido a la seguridad vial se induce que si la cantidad de vehículos circulantes se reduce abruptamente como se daría con los efectos previstos mediante la presente, la proporción de accidentes viales reduciría notoriamente. Según el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para 2021 las víctimas fatales se nuclearon en un 42% en motociclistas y en un 90% en usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas) encontrando a los excesos de velocidad, el no respeto a los semáforos y la detención de vehículos en lugares inapropiados como principales causas.

En consonancia con lo mencionado, es menester citar el siguiente gráfico elaborado por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto a la ubicación de las víctimas fatales de accidentes viales en el periodo 2015-2020:



Es notoria la concentración en puntos de confluencia de vías troncales como así también en áreas con altos niveles de transitabilidad vehicular y de congestiones, presentando marcas muy elevadas en las comunas 1, 3 y 4 sobre todas las demás. Aquellas comunas



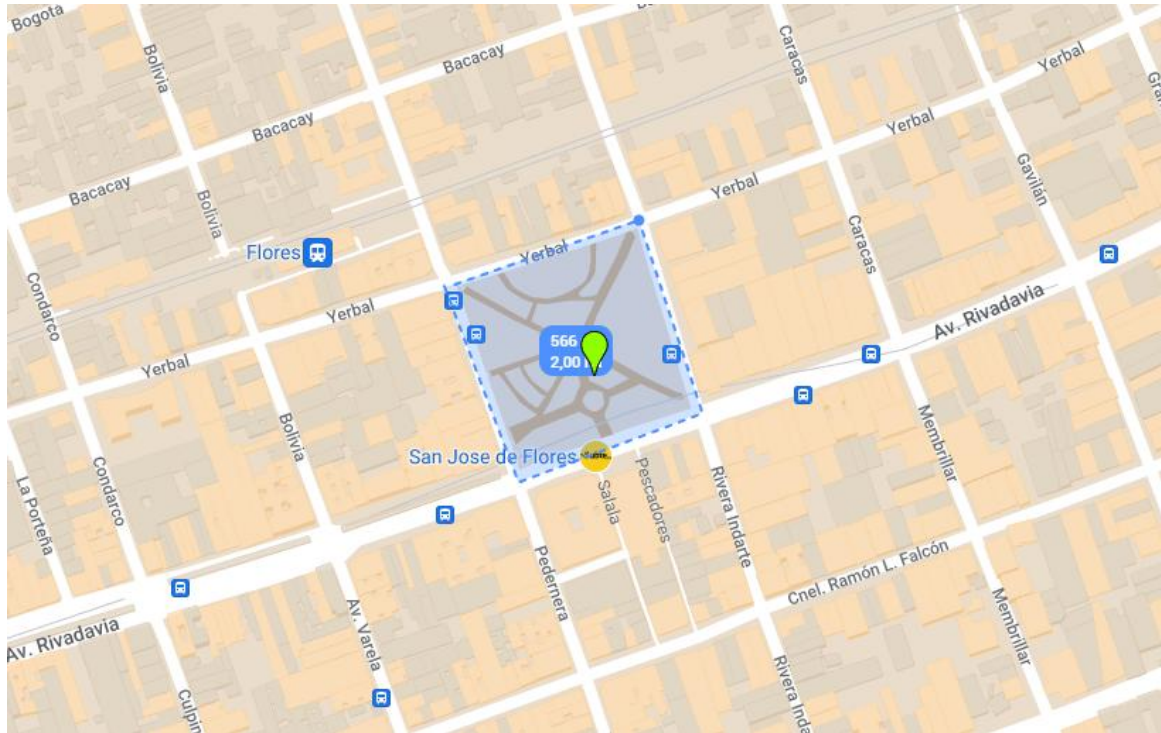
,como la comuna 12, con bajos niveles muestran niveles reducidos de mortalidad en áreas donde las congestiones vehiculares no son habituales.

C. UBICACIÓN

Las ubicaciones fueron seleccionadas en función de su proclividad a la integración con el sistema de transporte público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A continuación se detalla la misma y su proximidad con estaciones de la red de subterráneos y premetro de la Ciudad de Buenos Aires:

1. Ubicaciones seleccionadas:

- Línea A: Plaza General Pueyrredón
 - Yermal 2450

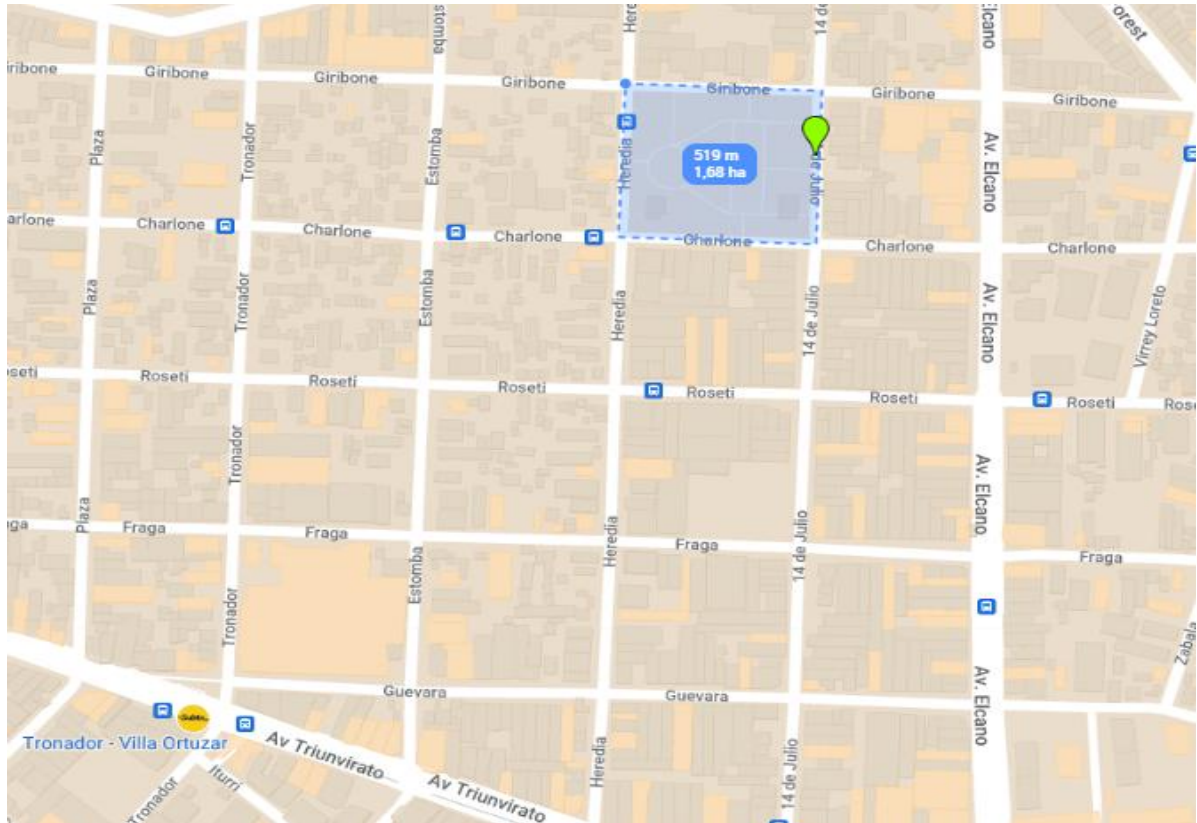


“El cuadrado ubicado entre las calles Yermal, Avenida Rivadavia, Gral. Gervasio Artigas y Fray Cayetano Rodríguez”

- Línea B: Plaza 25 de Agosto
 - 14 de Julio 1150



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”



“El cuadrado ubicado entre las calles Giribone, Charlone, Heredia y Charlone”

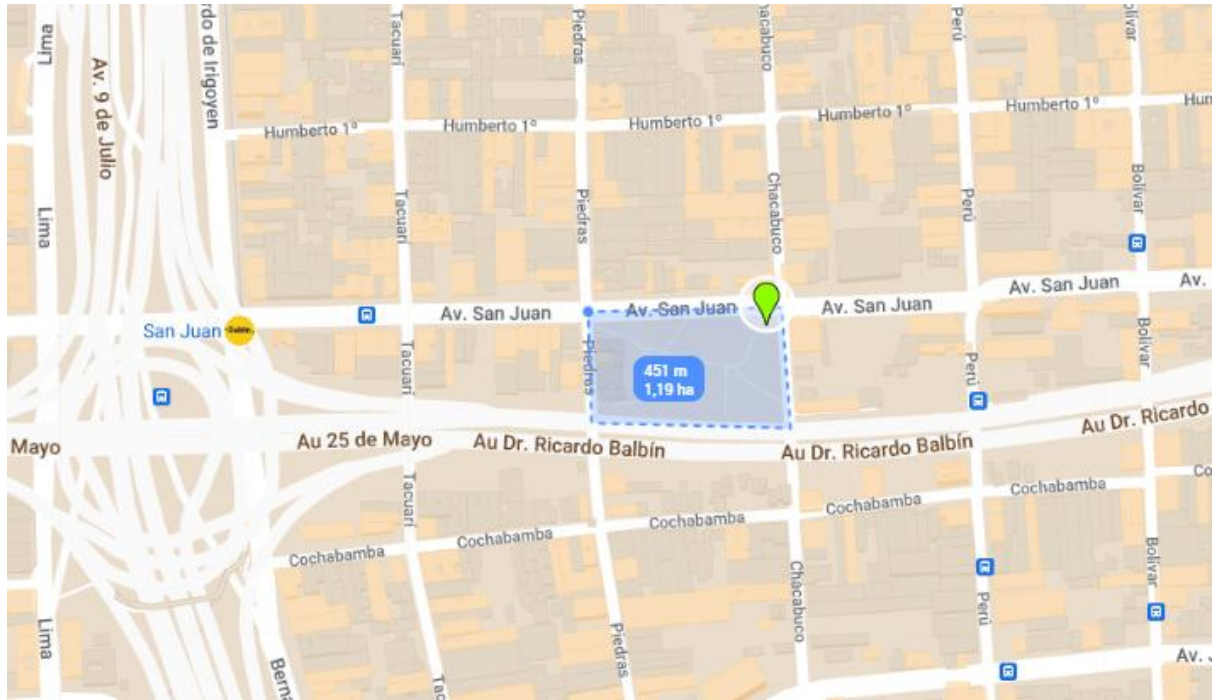


Legislatura

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

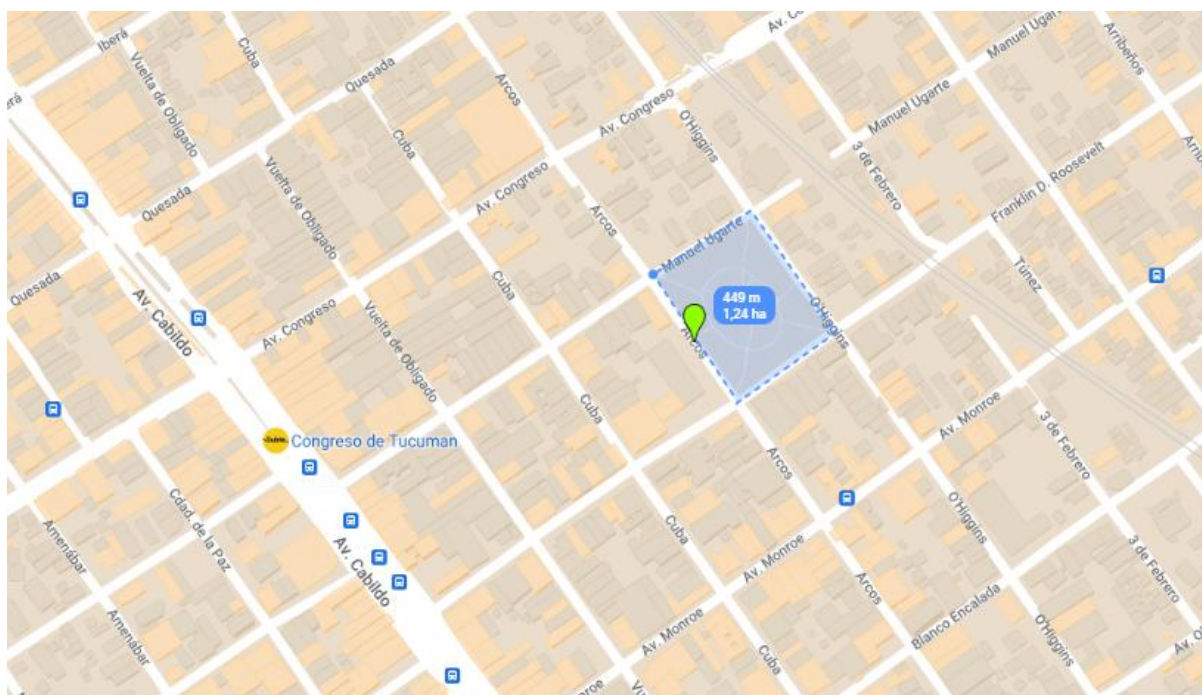
- Línea C: Vera Peñaloza
 - San Juan 702



“El cuadrado ubicado entre las calles Piedras, Chacabuco y las Avenidas San Juan y 25 de Mayo”



- Línea D: Plaza Alberti
 - Arcos 2665

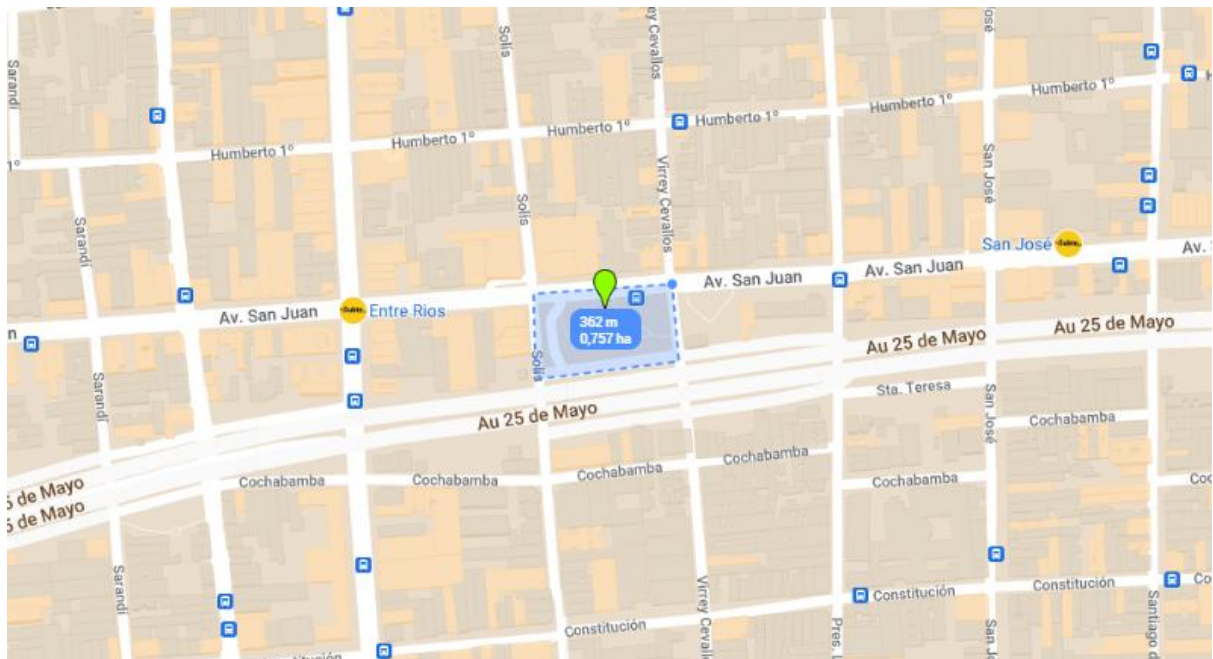


“El cuadrado ubicado entre las calles Arcos, Manuel Ugarte, Franklin D. Roosevelt”



“2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires”

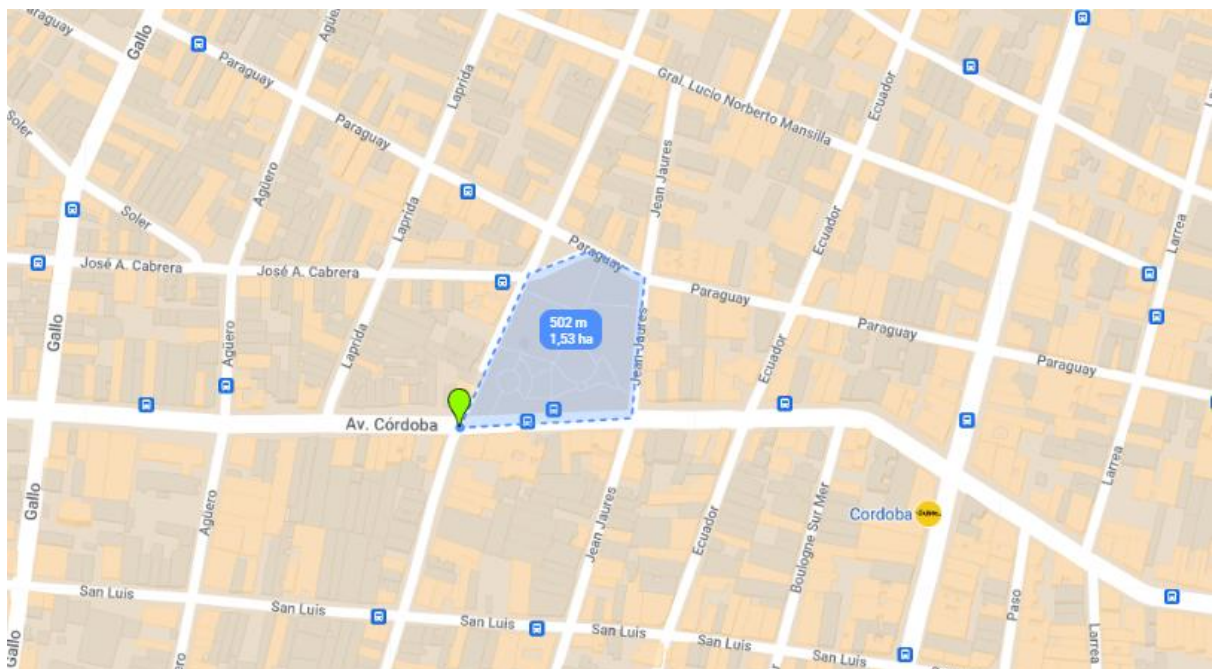
- Línea E: Plaza Alfonsina Storni
 - Av. San Juan 1650



“El cuadrado ubicado entre las calles Solís, Virrey Cevallos y Avenida San Juan”



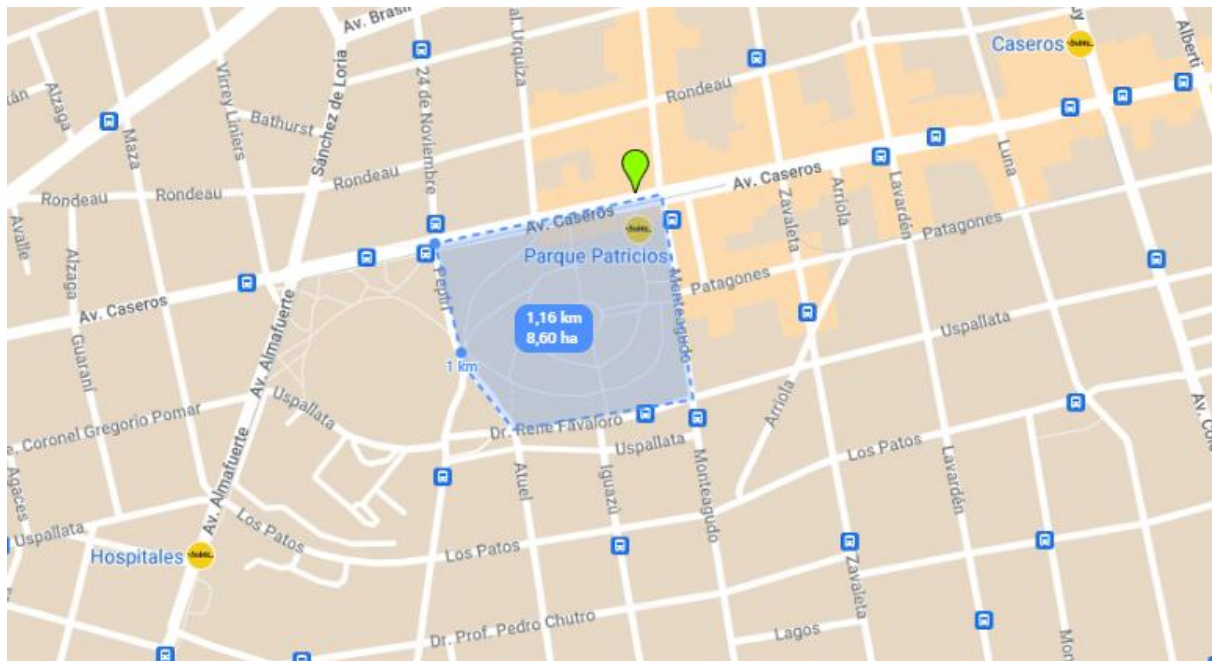
- Línea H: Plaza Monseñor Miguel de Andrea
 - Dr. Tomás Manuel de Anchorena 901



“El cuadrado ubicado entre las calles Jean Juares, Dr. Tomas Manuel de Anchorena, Jose A. Cabrera, Paraguay y la Avenida Córdoba”



- Línea H: Parque de los patricios
 - Av. Caseros 3021



“El cuadrado ubicado entre las calles Montevideo, Dr. Rene Favaloro, Marcelino Champagnat, Pepiri y la Avenida Caseros”

III. Criterio

Su ubicación fue seleccionada en función de su cercanía con estos centros neurálgicos integrativos de la modalidad pública en el ámbito de CABA. Su objeto es reducir la transitabilidad en áreas de alto nivel de concentración como lo son las zonas aledañas a la avenida 9 de Julio, Corrientes, Córdoba entre otras. La correcta integración a la red de



subterráneos y premetro permite el acceso a toda la red en función de su conectividad con otros medios tales como los ferrocarriles y otros transportes colectivos. El objeto de establecerlo en plazas indica la posibilidad de utilizar espacios públicos existentes. A continuación, se especifica los beneficiarios:

4. USUARIOS

Con el objetivo de proveer de datos que sustenten la necesidad del presente proyecto, se cita los datos brindados por el Observatorio del Conurbano Bonaerense (OCB) en el año 2021, el cual detalla que un 15,2% de la población de la Provincia de Buenos Aires ingresa diariamente a la Ciudad de Buenos Aires con finalidades laborales. Dicho porcentaje traducido a números equivale a 1.895.029 de personas que circulan hacia la nuestra ciudad con fines laborales, es decir, desconsiderando fines educativos, de salud y varios que son determinantes del movimiento también. El Instituto de Transporte de la UNSAM estima un total aproximado de 4.500.000 de vehículos circulantes en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

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

5. CONSTRUCCIÓN

En función de lo previsto en el articulado y en el anexo, la construcción se somete a consideración de la autoridad de aplicación tomando a consideración la tarea e información que posee la misma respecto a los parámetros recomendados. El costo estimado es significativamente bajo en relación al beneficio que reporta a los ciudadanos. Es notoria la diferenciación que habrá tomando en consideración la cantidad de habitantes, flujo de circulación y otras variables determinantes que el

Último cambio: 5/6/2024 12:59:00 - Cantidad de caracteres: 12785 - Cantidad de palabras: 2392



Legislatura

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

"2024 - Año del 30° Aniversario de la Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires"

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires considere pertinente tomar a consideración. A tal efecto se toma la ventana a la modificación de la selección del lugar. Respecto al financiamiento, el proyecto posee un costo que puede ser compartido junto a privados abiertos al financiamiento a raíz de la oportunidad de alquiler para privados.

Digitally signed by Jorge Mario RETA
Date: 2024.06.05 13:01:51 -03:00
Jorge Mario Reta
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires