



PROYECTO DE LEY

Artículo 1°.- Objeto. La presente ley tiene por objeto disponer la realización de un estudio integral de la demanda (actual y proyectada) del sistema de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los efectos de evaluar, diagnosticar y re-definir los alcances de la Ley N°670 - 2001.

Artículo 2°.- Estudio Integral de Demanda. El Poder Ejecutivo, a través del organismo competente, llevará a cabo un Estudio Integral de Demanda del sistema de subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que deberá contemplar:

1. Proyecciones poblacionales actualizadas, considerando el crecimiento diferencial por comunas, tomando el Censo 2022.
2. Cambios en las dinámicas de movilidad urbana derivados de la implementación del teletrabajo y nuevas tendencias post-pandemia.
3. Identificación de zonas con alta congestión vehicular que requieran alternativas de transporte masivo.
4. Análisis de los principales corredores prioritarios y su posible integración a la red de subterráneos.
5. Evaluación de la viabilidad técnica, económica y social de líneas transversales que complementan la red radial existente.
6. Estudio de las necesidades de conexión con las redes ferroviarias suburbanas para optimizar la intermodalidad del transporte público.

Artículo 3°.- Prioridad de obras. A partir de los resultados del Estudio Integral de Demanda, el Poder Ejecutivo establecerá un cronograma de prioridades para la ejecución de obras en la red de subterráneos, considerando criterios de sostenibilidad urbana, impacto ambiental y eficiencia en la movilidad.

Artículo 4°.- Autoridad de Aplicación. La Autoridad de Aplicación Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE), quien deberá coordinar con las áreas técnicas especializadas y convocar a instituciones académicas y organismos internacionales para la elaboración del Estudio Integral de Demanda.

Artículo 5°.- Plazo de Presentación. El Estudio Integral de Demanda deberá ser presentado ante la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en un plazo no mayor a 12 meses desde la promulgación de la presente ley.

La Legislatura evaluará el estudio y, en un plazo máximo de 90 días hábiles, deberá aprobar mediante el Plan de Ampliación del Sistema de Subterráneos, estableciendo las prioridades de ejecución de las obras conforme a las conclusiones del estudio.

Artículo 6°.- Comisión de seguimiento. Créase la comisión mixta de seguimiento de la licitación y las obras del proyecto a ser desarrollado por el Poder Ejecutivo, a través de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) la que deberá informar bimestralmente a la Legislatura sobre el avance y ejecución de las mismas a partir de la entrada en vigencia de la presente.

La comisión se integrará por dos representantes de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) y siete legisladores.



La comisión deberá desarrollar reuniones trimestrales con los representantes de los trabajadores de subterráneos y con las asociaciones de consumidores y usuarios.

Artículo 7°.- Comuníquese, etc.-



FUNDAMENTOS

Señora presidenta:

Motiva la presentación de este Proyecto de Ley la necesidad imperiosa de revisar la estructura de trazados del Subterráneo a más de 20 años de la sanción de la Ley 670. Se busca realizar estudios de demanda que permitan ajustar y analizar escenarios para las etapas de construcción de nuevas líneas.

El proyecto de Ley 670 (2001) propuso, sobre la base de datos históricos de la demanda, una red para la cual se efectuó un amplio estudio de ingeniería que incluyó la redacción de pliegos de especificaciones técnicas para la ejecución de la obra civil, la provisión del material rodante y las instalaciones electromecánicas (PETERS, 2015). Tras la sanción de la ley, se validaron las demandas para las etapas de construcción de las nuevas líneas propuestas. Pese a esto, los trabajos de extensión (línea F, G e I) nunca se ejecutaron y la cabecera de la Línea H quedó inconclusa. La Línea F que hoy se anuncia como en marcha pero no se ha licitado, ya ha pospuesto su proyección más de una decena de veces.

En 2015, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) hizo un estudio en conjunto con el GCBA en el que se analizaron la red actual y los diferentes planes de extensión presentados desde la década del '50, para poder programar estratégicamente el trazado de los próximos 30 km. El objetivo fue mejorar el sistema actual incrementando la frecuencia de todas las líneas y completando obras ya iniciadas, en base a dos ejes: densificación de la red de micro y macrocentro y transversalidad, para un mejor aprovechamiento de la demanda y contribuir al desarrollo urbano (GCBA, 2023). En paralelo a este estudio, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de la Ciudad decidió reemplazar el sistema de movilidad establecido por una red de BRT ó Metrobús, siendo esta una infraestructura más visible y menos costosa. Según datos del mismo GCBA, hacer un kilómetro de Metrobús requería una inversión de dos millones de dólares, mientras que un kilómetro de subte costaba 100 millones.

Además, en 2020, la pandemia COVID-19 afectó especialmente a las ciudades. El paradigma de planificación urbana sufrió una disrupción sin precedentes, con la radicación definitiva del teletrabajo, la reconfiguración de espacios verdes y los sistemas de movilidad. Se produjo una aceleración del declive del transporte público, que generó retos económicos para los sistemas de transporte masivo, los cuales requieren repensar su funcionamiento, financiamiento y gestión. Por citar un caso, en el año 2022 el subterráneo era el modo de transporte público que menos se recuperó de la pandemia (un 61% en mayo de ese año, contra un 79% en el caso del tren y un 93% en el del colectivo).

Otro factor que modifica los alcances establecidos en la Ley 670 tiene que ver con la dinámica poblacional. Desde hace 20 años que el crecimiento de la población no produce un cambio significativo en la Ciudad de Buenos Aires, parte producto de un aumento del valor de tierra que reduce la posibilidad de habitar en la misma. Los datos del último Censo son concluyentes: en 2022, la población de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) sólo aumentó un 8% respecto al censo anterior, con 230.461 habitantes más. Las comunas que más crecieron fueron la 12, seguida de la 6 (Caballito), y la 13.



Es así como para estructurar una red futura y posible, es necesario fundamentar la misma en estudios adecuados, acordes a la inversión de tecnología que requiere y el impacto en la dinámica poblacional. Es importante que dentro de las prioridades, estén zonas de congestión vehicular de grado relevante, líneas radiales nuevas al servicio de corredores prioritarios, líneas transversales a la red existente, mayor cobertura al nuevo centro o Corredor Norte, y la conexión con los ferrocarriles suburbanos, al ser ambos sistemas complementarios.

Por todo lo expuesto solicito la aprobación del presente proyecto de Ley.

Firmado digitalmente por Juan Manuel Valdes
Fecha:11/04/2025 15:22:08

Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires