Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 124/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de 30 (treinta) días de recibida la presente, sobre los siguientes puntos vinculados a su política de movilidad:

1. Los fundamentos técnicos que la sustentan, detallando los criterios, objetivos, indicadores y metodologías utilizados para su formulación, implementación y evaluación.
2. Los estudios, relevamientos, bases de datos, diagnósticos, informes técnicos y/o documentos de planificación elaborados en la materia.
3. Las razones por las cuales actualmente no se realizan Encuestas de Movilidad Domiciliaria (ENMODO).
4. Si se han realizado estudios sobre patrones de movilidad luego de diciembre de 2023. En caso afirmativo, remita copia de los mismos.
5. Los criterios técnicos utilizados para la modificación, reconfiguración o sustitución de servicios de transporte público en la Ciudad.
6. Si se han evaluado los impactos de dichas modificaciones en términos de accesibilidad, cobertura y conectividad. En caso afirmativo, acompañe los informes correspondientes.
7. Si se han llevado a cabo instancias de evaluación *ex post* de las medidas implementadas. En caso afirmativo, indique cuáles fueron sus resultados.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 13:47:48
Director de Despacho Parlamentario

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25303485-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: RES 124-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:18:55 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:18:53 -03:00

Expte. 1270-D-26-.

NOTA Nº 272 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 124 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:27/05/2026 13:26:48
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:27/05/2026 12:55:45
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25303842-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: RES 124-26 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:19:32 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:19:30 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25323270-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN - Res 124/2026 - Informes vinculados a la política de movilidad del GCABA

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **124/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **14/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su Ministerio para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 08/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su Ministerio, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 12:01:33 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 12:01:32 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31195874-GCABA-DGTCP

Buenos Aires, Lunes 6 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN s/ Resolución 124/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.-

---

AL SR. SUBSECRETARIO DE LA

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

ING. ANTONIO CORTES

S_____/_____D

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Directora General Transporte Colectivo de Pasajeros, con referencia al requerimiento de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la Resolución 124/2026, vinculado con política de movilidad.

En tal sentido, conforme las acciones asignadas por conducto del Decreto 387/23 y sus modificatorios, en relación a lo requerido se hace saber que:

5. Los criterios técnicos utilizados para la modificación, reconfiguración o sustitución de servicios de transporte público en la Ciudad.

Los criterios técnicos utilizados para la modificación de parámetros operativos de las líneas de transporte público colectivo en la Ciudad, previstos en la Resolución ST N°53 y 60 del año 2025 son los siguientes:

- Accesibilidad e integración territorial: Se realizan propuestas operativas para mejorar la conectividad en aquellos sectores territoriales de la Ciudad de Buenos Aires con bajos niveles de accesibilidad o bien con déficit de transporte, a través de extensiones o modificaciones de recorridos ya existentes como así también la creación de nuevos, analizando que la infraestructura vial sea la adecuada para la operación de los colectivos y articulado con otros modos.

- Optimización del parque móvil: Se realizan ajustes en los diagramas de frecuencias, recorridos y cantidad de unidades habilitadas por línea, según la demanda real, buscando optimizar la utilización del parque móvil y garantizando los niveles de accesibilidad de la población. Para ello se analizan diversas fuentes de datos e indicadores, tales como la matriz origen-destino de viajes, la carga de pasajeros por tramo de cada traza, la evaluación de oferta complementaria de otras líneas, entre otros, con el fin de utilizar más eficientemente los recursos disponibles.

- Seguridad vial: Se considera la revisión de recorridos para minimizar maniobras riesgosas, como giros complejos por la geometría de las calles o cruces conflictivos, coordinando también con las áreas competentes para garantizar las condiciones adecuadas de circulación y seguridad vial para la totalidad de los actores de las vías.

- Interacción con los vecinos: Se identifican los posibles impactos negativos que podrían empeorar la calidad de vida de los vecinos ante modificaciones en los recorridos o en la ubicación de las paradas. Se considera, particularmente, que dichos cambios pueden implicar un incremento en la circulación de colectivos sobre arterias o la incorporación de servicios en calles que previamente no contaban con circulación de transporte público.

- Solicitudes de los operadores de transporte (empresas operadoras): En el marco de la normativa vigente, las empresas operadoras de los servicios de transporte público de pasajeros por automotor pueden realizar solicitudes de modificación de parámetros operativos, en virtud de los cuales el área técnica pertinente procede a analizarlo en el marco de los anteriores preceptos.

6. Si se han evaluado los impactos de dichas modificaciones en términos de accesibilidad, cobertura y conectividad. En caso afirmativo, acompañe los informes correspondientes.

A la hora de realizar las modificaciones de parámetros operativos de las líneas de colectivos, se realizan evaluaciones del impacto de las mismas sobre la accesibilidad, la cobertura y la conectividad de las líneas involucradas. Para ello, se considera a la población beneficiada por las extensiones o la creación de nuevos recorridos, la demanda en la traza a modificar de la línea, así como la oferta complementaria disponible, con el objetivo de evitar pérdidas de cobertura, ampliar el alcance del servicio y mejorar la conectividad con distintos sectores de la Ciudad en todas las modificaciones de parámetros operativos implementadas.

Asimismo, en caso de ser necesario, se analiza la interacción con el resto de la red de transporte de colectivos, evaluando competencia con otras líneas y el impacto que pueden generar sobre su demanda, esto con el objetivo de generar un funcionamiento equilibrado y eficiente del sistema.

7. Si se han llevado a cabo instancias de evaluación ex post de las medidas implementadas. En caso afirmativo, indique cuáles fueron sus resultados.

En lo que respecta a la evaluación post modificaciones se realiza un seguimiento de las líneas modificadas en las que se tiene en cuenta la evolución de la demanda y de la oferta del servicio. En el caso de la demanda se evalúa su comportamiento general y, cuando las modificaciones incorporan nuevas áreas de cobertura, se evalúa el alcance de la misma haciendo foco en el área de nueva cobertura.

A continuación, se comparten conclusiones sobre las modificaciones realizadas:

Fusión Líneas 6-50:

- Se generó nueva demanda brindando de accesibilidad al Barrio Ramón Carrillo.

- Se sumaron nuevos pasajeros al sistema, en un promedio diario de 1.100 pasajeros nuevos (lo que representa el 3,9% del del total de las transacciones de la línea).

- Se optimizaron 10 vehículos en calle, y un total de 25 vehículos en el permiso lo que permitió ahorros económicos en línea con el presupuesto.

- La optimización del parque de la línea permitió la derivación hacia la línea 107, la cual por su oferta y demanda requería de mayor parque móvil.

Línea 118:

- Se generó nueva demanda en la zona del Barrio 21-24.
- Se sumaron nuevos pasajeros al sistema, en un promedio diario de más de 1.130 pasajeros diarios (esta demanda representa el 4,4% del total de las transacciones de la línea).
- Se redujeron 5 vehículos habilitados, reduciendo los costos y garantizando la accesibilidad.

Línea 12:

- Se generó nueva demanda proveniente del Centro Metropolitano de Diseño (CMD) en el barrio de Barracas, brindando accesibilidad al mismo.
- Esta demanda es de 235 pasajeros diarios, representando el 0,45% de las transacciones totales de la línea.
- Se pudo dar accesibilidad manteniendo el parque por permiso.
- Fusión Líneas 90-151:
- Se optimizaron 23 vehículos en el permiso y 7 vehículos en calle, ahorrando costos en el sistema.
- La cantidad de pasajeros totales de la línea aumentó en un 7,5% interanualmente (abril 2025-2026).
- Aumentó el IPK de la línea en un 20% interanualmente (abril 2025-2026).

Líneas 61-62:

- Ambas líneas brindan una nueva accesibilidad al Barrio Rodrigo Bueno y a Puerto Madero.
- La demanda en esta zona es de 969 pasajeros diarios (representando el 5,2% del total de la línea).
- Los pasajeros de las líneas representaron el 45% de las transacciones registradas en el Barrio Rodrigo Bueno
- La cantidad de pasajeros totales de las líneas aumentó un 3% interanualmente (abril 2025-2026).
- Aumentó el IPK de las líneas en un 4,8% interanualmente (abril 2025-2026).

Fusión Líneas 23-115:

- Se brindó accesibilidad al Barrio Olímpico.
- La demanda en la zona fue de 154 pasajeros diarios promedio. A su vez, se mantiene la cobertura en el Barrio 1-11-14.
- Se optimizaron 27 vehículos por permiso y 10 vehículos en calle, ahorrando costos del sistema.

Línea 47:

- Se brindó accesibilidad al Barrio Olímpico.

- La demanda en la zona fue de más de 100 diarios promedio
- Se optimizaron 19 vehículos por permiso y 4 en calle.
- Se mantuvo el IPK (abril 2025-2026).

Línea 42:

- Se brindó accesibilidad al Barrio Espora y al Parque de los Niños.
- En promedio la demanda en estas zonas fue de casi 900 pasajeros diarios, representando el 1,9% de las transacciones totales de la línea.
- Se pudo brindar accesibilidad manteniendo la cantidad de parque móvil.

Fusión Líneas 99-106:

- Mejora la accesibilidad en la zona de la Estación Liniers, la demanda de la línea en la zona sube un 36% interanualmente (abril 2025-2026) ya que mejora la frecuencia en la zona.
- Se optimizaron 8 vehículos en el permiso y se mantuvo estable la cantidad de vehículos en calle.
- Interanualmente (abril 2025-2026), la línea aumentó en un 8,7% la cantidad de pasajeros. Considerando la suma de ambas líneas en abril de 2025.

Línea 102:

- Generó nueva demanda en Av. Libertador hasta la Estación Lisandro de la Torre.
- Se sumaron casi 2.000 pasajeros diarios en la nueva zona, lo que representa el 8,9% del total de la línea.
- Se optimizaron 3 vehículos en el permiso y 5 en calle.
- Interanualmente (abril 2025-2026), la línea aumentó en un 3% la cantidad de pasajeros.
- Aumentó el IPK de la línea en un 6% interanualmente (abril 2025-2026).

Conforme a lo expuesto, se elevan las presentes actuaciones para que en caso de compartir el criterio, se dé prosecución a su trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.06 15:12:07 -03:00

NATALIA VERONICA NERI
Director General
D.G. TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.06 15:12:08 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31303195-GCABA-DGDPM

Buenos Aires, Martes 7 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN S / Resolución 124/2026 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Señor Subsecretario
Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial
Ing. Antonio Cortes

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Director de la Dirección General de Diseño y Planificación de la Movilidad, en el marco del expediente EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN por medio del cual tramita el requerimiento de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la Resolución 124/2026, vinculado con política de movilidad.

En tal sentido, conforme las acciones asignadas por conducto del Decreto 387/23 y sus modificatorios, en relación a lo requerido se hace saber:

1. Los fundamentos técnicos que la sustentan, detallando los criterios, objetivos, indicadores y metodologías utilizados para su formulación, implementación y evaluación.

La política de movilidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se enmarca en los lineamientos establecidos por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y por el Plan Urbano Ambiental, aprobado mediante la Ley N° 2930, que constituye el instrumento rector del planeamiento urbano de la Ciudad y la ley marco a la que debe ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas.

En materia de movilidad, el Plan Urbano Ambiental promueve un modelo de desarrollo urbano sustentable, orientado a mejorar la accesibilidad, fortalecer la integración territorial, favorecer la intermodalidad del sistema de transporte, incrementar la seguridad vial y promover modos de movilidad ambientalmente sostenibles, priorizando el transporte público y los modos activos. Asimismo, propicia una ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y sustentable, estableciendo lineamientos destinados a favorecer la conectividad, la eficiencia de los desplazamientos y el uso racional del espacio público.

En concordancia con dichos lineamientos, la Ciudad desarrolla políticas de movilidad destinadas a desalentar el uso indiscriminado del vehículo particular, optimizar el uso del espacio público, mejorar las condiciones de circulación y seguridad para todos los usuarios y promover un sistema de transporte más eficiente, accesible y sostenible.

La formulación, implementación y evaluación de estas políticas se sustenta en criterios técnicos vinculados, entre otros aspectos, con la accesibilidad, la cobertura territorial, la conectividad entre los distintos modos de transporte, la eficiencia operacional de los servicios, la seguridad vial y la sustentabilidad ambiental.

Para su seguimiento y evaluación se consideran diversos indicadores, entre ellos la participación modal de los distintos medios de transporte, la cantidad de viajes, los tiempos y velocidades de circulación, la utilización del transporte público, la siniestralidad vial y otros indicadores de desempeño del sistema de movilidad.

2. Los estudios, relevamientos, bases de datos, diagnósticos, informes técnicos y/o documentos de planificación elaborados en la materia.

Existen estudios sobre la movilidad en la Ciudad, los cuales se producen de manera continua. En particular, el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, creado por la Ley 4511, funciona como un centro técnico especializado que sistematiza y analiza información clave sobre siniestralidad vial y patrones de movilidad. Desde el año 2020, amplió su alcance incorporando estudios integrales sobre movilidad urbana, incluyendo el análisis del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), lo que permite comprender dinámicas más complejas del tránsito y la demanda de transporte.

En este marco, se elaboran distintos tipos de informes, entre los que se destacan:

- **Reportes de partición modal**, que analizan cómo se distribuyen los viajes entre los distintos modos de transporte (transporte público, vehículo privado, bicicleta y caminata). Estos estudios permiten identificar tendencias como la disminución o aumento del uso del automóvil, y evaluar el impacto de políticas públicas orientadas a la movilidad sustentable.

- **Informes generales de movilidad**, que incluyen datos sobre cantidad de viajes, velocidades de circulación, niveles de congestión, uso del transporte público, y evolución de la movilidad en distintos corredores de la Ciudad.

- **Reportes de seguridad vial**, que analizan la siniestralidad, identifican zonas críticas y contribuyen al diseño de medidas para la protección de los usuarios más vulnerables.

- **Informes de coyuntura del AMBA**, que permiten monitorear cambios recientes en la movilidad, por ejemplo ante modificaciones en la oferta de transporte o cambios en los hábitos de viaje.

Asimismo, estos estudios se complementan con los datos abiertos publicados por el Gobierno de la Ciudad, lo que permite su reutilización y análisis por parte de distintos actores.

En cuanto al acceso a esta información, los estudios vinculados a la movilidad se encuentran disponibles públicamente y pueden ser consultados en el sitio oficial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la sección de informes de movilidad: https://buenosaires.gob.ar/infraestructura/movilidad/informes-de-movilidad

En este orden de ideas, se trata de una línea de trabajo permanente, con producción sistemática de información que sustenta la planificación y evaluación de políticas de movilidad.

3. Las razones por las cuales actualmente no se realizan Encuestas de Movilidad Domiciliaria (ENMODO).

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) constituye una herramienta de gran valor para caracterizar los patrones de desplazamiento de la población. Sin perjuicio de ello, su alcance excede el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en tanto la dinámica de movilidad es de carácter metropolitano y una proporción significativa de los viajes diarios tiene origen o destino fuera de la jurisdicción de la Ciudad.

En consecuencia, una encuesta de origen-destino circunscripta exclusivamente a la Ciudad no permitiría representar adecuadamente las interacciones con los partidos que integran el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), las cuales resultan esenciales para la planificación del sistema de transporte. Por este motivo, las Encuestas de Movilidad Domiciliaria se han desarrollado históricamente con alcance metropolitano, lo que requiere procesos de planificación, coordinación interjurisdiccional y disponibilidad de recursos acordes con dicha escala territorial.

Sin perjuicio de ello, la planificación y evaluación de las políticas de movilidad de la Ciudad se sustenta en diversas fuentes de información, tales como registros del sistema SUBE, relevamientos específicos y otros estudios técnicos, que permiten monitorear la evolución de los patrones de movilidad y respaldar la toma de decisiones.

Conforme a lo expuesto, se eleva el presente informe para su conocimiento y en prosecución del trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 10:29:04 -03:00

MARTIN ALVAREZ DEL RIVERO
Director General
D.G. DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 10:29:06 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31394262-GCABA-DGSVI

Buenos Aires, Martes 7 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN S/ Resolución 124/2026 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.-

---

Señor Subsecretario de la

Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial

Ing. Antonio Cortés

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Director de la Dirección General de Seguridad Vial, en el marco del expediente citado en la referencia, por medio del cual tramita el requerimiento de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante la Resolución 124/2026, vinculado con política de movilidad.

En tal sentido, conforme las competencias asignadas a esta Dirección General por conducto del Decreto 387/23 y sus modificatorios, en relación a lo requerido se hace saber:

4. Si se han realizado estudios sobre patrones de movilidad luego de diciembre de 2023. En caso afirmativo, remita copia de los mismos.

En relación con la existencia de estudios sobre patrones de movilidad realizados con posterioridad a diciembre de 2023, se informa que el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial, área dependiente de esta Dirección ha elaborado y publicado estudios en la materia.

En tal sentido, se adjuntan embebidos al presente informe los siguientes documentos:

- **"Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires 2019-2024"**, publicación del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (julio de 2025), que presenta una estimación anual de los viajes realizados en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), y su distribución por modo de transporte.

-**"Matriz OD – Metodología y casos de uso"**, estudio elaborado a partir de datos del sistema SUBE, que desarrolla una matriz origen-destino de los viajes efectuados en transporte público dentro del AMBA y analiza diversos patrones de movilidad, transbordos y características de los desplazamientos metropolitanos.

Cabe señalar que los principales estudios sobre patrones de movilidad, matrices origen-destino y partición modal requieren ser desarrollados a escala metropolitana, dado que la movilidad cotidiana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se encuentra estrechamente integrada con la de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Buenos Aires. En particular, una proporción significativa de los viajes que tienen origen o destino en la Ciudad son de carácter interjurisdiccional, razón por la cual el análisis limitado exclusivamente a la jurisdicción de la Ciudad no permitiría caracterizar adecuadamente los patrones de movilidad de la población.

Asimismo, se informa que el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial se encuentra actualmente finalizando el análisis de un estudio específico sobre ingresos y egresos de vehículos particulares en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Una vez concluido, dicho estudio permitirá ampliar el conocimiento sobre los flujos vehiculares de acceso y egreso de la Ciudad y complementar la información actualmente disponible.

Habiendo dado respuesta a lo solicitado, se remite la presente en prosecución del trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 17:14:00 -03:00

Roberto Domecq
Director General
D.G. SEGURIDAD VIAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 17:14:01 -03:00

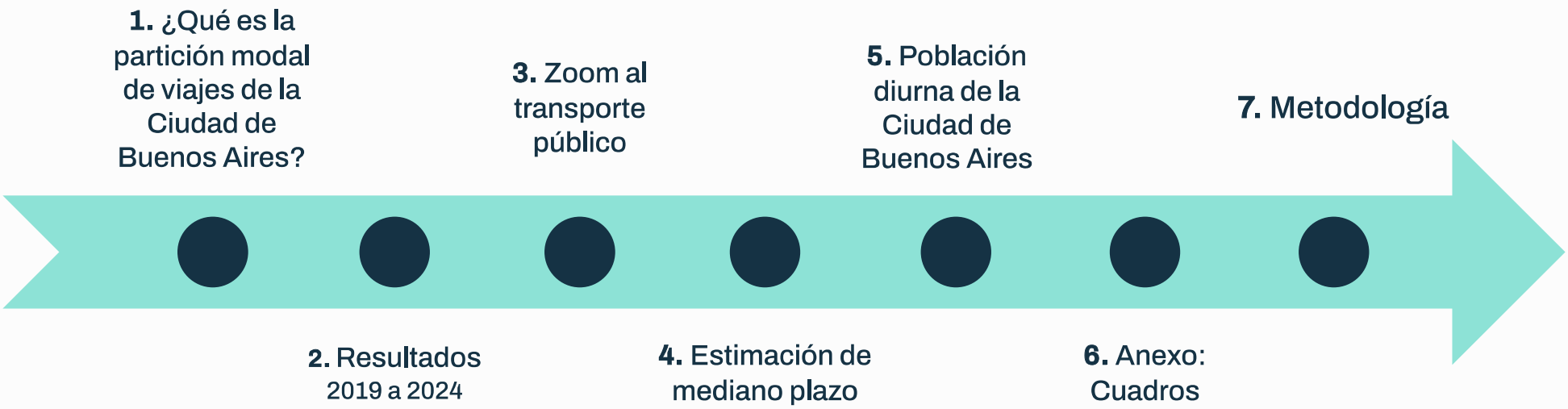
Ministerio de Infraestructura
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y Seguridad Vial
Dirección General de Seguridad Vial
Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires

2019 - 2024

Publicación: Julio 2025

Contenidos


1. ¿Qué es la partición modal de viajes de la Ciudad de Buenos Aires?
2. Resultados 2019 a 2024
3. Zoom al transporte público
4. Estimación de mediano plazo
5. Población diurna de la Ciudad de Buenos Aires
6. Anexo: Cuadros
7. Metodología

Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires

1.¿Qué es la partición modal de viajes de la Ciudad de Buenos Aires?

Introducción

- La fuente clásica para la partición modal de los viajes son las encuestas domiciliarias de viajes (cada 8, 10 años)
- La pandemia de COVID-19 impactó directamente en la movilidad de la población, generando cambios en los patrones de viajes de las personas, y mayor incertidumbre respecto a su evolución. Se hizo necesaria **una estimación de mayor frecuencia** sobre cómo evoluciona la movilidad, puntualmente la caracterización de los viajes diarios por modo.
- El OMSV desarrolló una metodología para obtener una **estimación con periodicidad anual del total de viajes diarios realizados en el AMBA (Área metropolitana de Buenos Aires) y sus modos**, utilizando diversas fuentes que desde 2020 ha ido perfeccionándose.
- En esta edición, se mantiene el año base de 2018, gracias a la publicación de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2018 (https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/encuesta-movilidad-domiciliaria) y se ha mejorado la estimación de los viajes en transporte público de fuente SUBE.
- Los resultados reflejan la situación de un día hábil típico de octubre-noviembre de cada año y se presentan tanto para el total del AMBA como para los viajes interjurisdiccionales, internos de los partidos de la Provincia de Buenos Aires que conforman el AMBA, internos de Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el subconjunto de viajes con Origen y/o Destino en al CABA (Internos CABA + Interjurisdiccionales)

Partición modal de viajes de la Ciudad de Buenos Aires

- Los modos en los que se hacen los viajes en un ámbito geográfico es una de las características de las que hablamos cuando nos referimos a los **patrones de movilidad** (otros: orígenes y destinos de los viajes, tipos de viajes por género, distancias y tiempos medios de viajes, etc)
- Es uno de los resultados principales de las **encuestas de movilidad domiciliarias** (“ENMODO” en el AMBA)
- Se trata de una **estimación**, no hay un censo de viajes. Por lo tanto, implica decisiones metodológicas que afectan al resultado.
- La idea de “partición” implica que hay un número de viajes (determinado externamente, parcialmente por fuera de la política de transporte y movilidad) a realizar por parte de la población, que *decide* en qué forma (modo, trayecto) realizarlos.

Partición **modal** de **viajes** de la **Ciudad de Buenos Aires**

Un viaje es un desplazamiento de una persona que tiene:

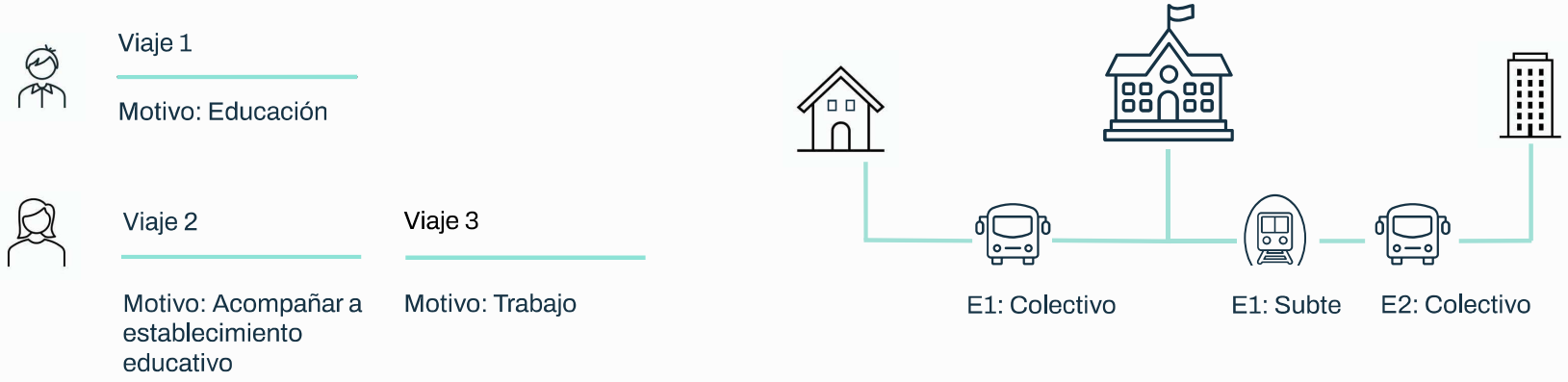
- **Motivo:** El desplazamiento lo realiza una persona con algún objetivo: ir a trabajar, de compras, a la escuela, al hospital.
- **Origen y Destino:** Son los puntos donde comienza y termina el viaje: por ejemplo, del hogar a un establecimiento educativo.
- **Etapas:** Los viajes se dividen en etapas, según si hay un cambio de modo o vehículo dentro del mismo viaje, aunque la mayoría son de una sola etapa.

No todo el tránsito o movimiento que vemos corresponde a **viajes:**

- Las cargas no son viajes.
- Cada persona que viaja es un viaje (ej: 2 personas en un auto = 2 viajes).
- Cada transacción SUBE no es un viaje (en principio es una etapa de un viaje, que puede incluir otras etapas).
- Salir a correr (mismo origen y destino) no es viaje.

Partición **modal** de **viajes** de la **Ciudad de Buenos Aires**

Ejemplo de viajes:



Dos personas

Tres viajes

1. Origen hogar, destino escuela; motivo educación (1 etapa: Colectivo)
2. Origen hogar, destino escuela ;motivo acompañar a alguien a un establecimiento educativo (1 etapa: Colectivo)
3. Origen escuela, destino lugar de trabajo; motivo trabajo: dos etapas (subte-colectivo)

Cuatro transacciones SUBE

Partición **modal** de **viajes** de la **Ciudad de Buenos Aires**

El modo es un atributo de la etapa:

- Viajes de 1 etapa: Se le asigna al viaje.
- Viajes de + de una etapa: Depende del objetivo de análisis (mayor duración / distancia, se deja como un viaje combinado, etc).

Históricamente se priorizó el análisis de los viajes realizados en vehículos motorizados (planificación vial).

Los viajes (totalmente) a pie son los menos explorados, de difícil captación.

Partición **modal** de **viajes** de la **Ciudad de Buenos Aires**

- La Ciudad forma parte de un aglomerado mayor: **AMBA.** La red vial y la red de transporte público asisten a toda el Área.
- La estimación se realiza a nivel AMBA y luego se circunscribe a la Ciudad de Buenos Aires, considerando que son viajes “de la CABA” aquellos que tengan origen y/o destino en la CABA, es decir, los internos a CABA y los interjurisdiccionales.
- Los viajes se dividen en una matriz OD de 2x2 (en otros trabajos se puede analizar con mayor desagregación: a nivel partido, localidad, etc.)

Partición modal de **viajes** de la **Ciudad de Buenos Aires**

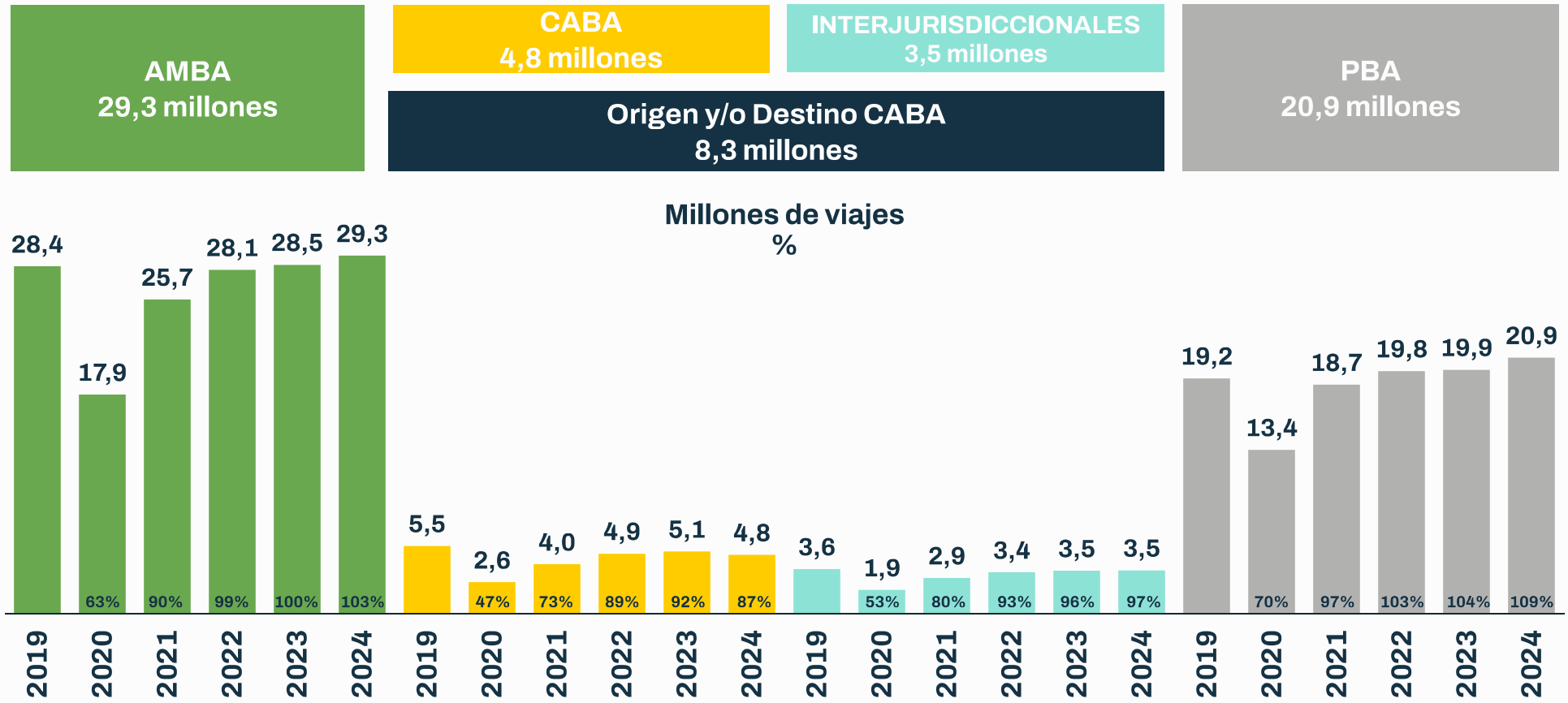
Partición	Distribución en % según modo del total de viajes diarios realizados.
Modal	Los viajes pueden hacerse en un modo único o en una combinación de ellos. A su vez, los modos pueden clasificarse de diversas maneras.
Viajes	Un viaje es un desplazamiento que tiene un origen y un destino, se realiza con un motivo, puede tener una o más etapas en diversos modos de transporte.
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Se considera que son viajes “de la CABA” a aquellos que tengan origen y/o destino en la CABA, es decir, los internos a CABA y los interjurisdiccionales

Partición Modal de los Viajes de
la Ciudad de Buenos Aires

2. Resultados 2019 a 2024

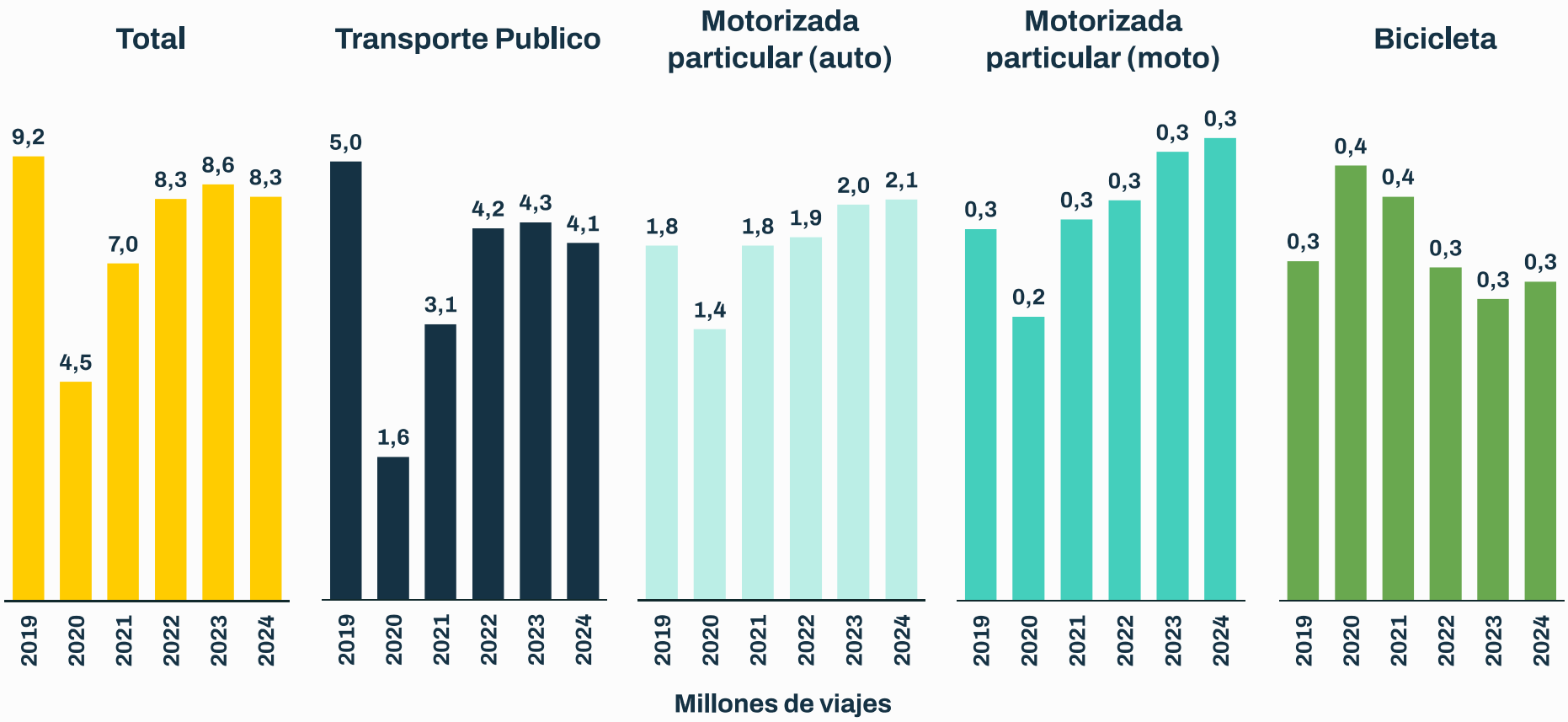
Resultados 2019-2024 – Viajes diarios en el AMBA

Millones y % respecto a la pre pandemia (2019)



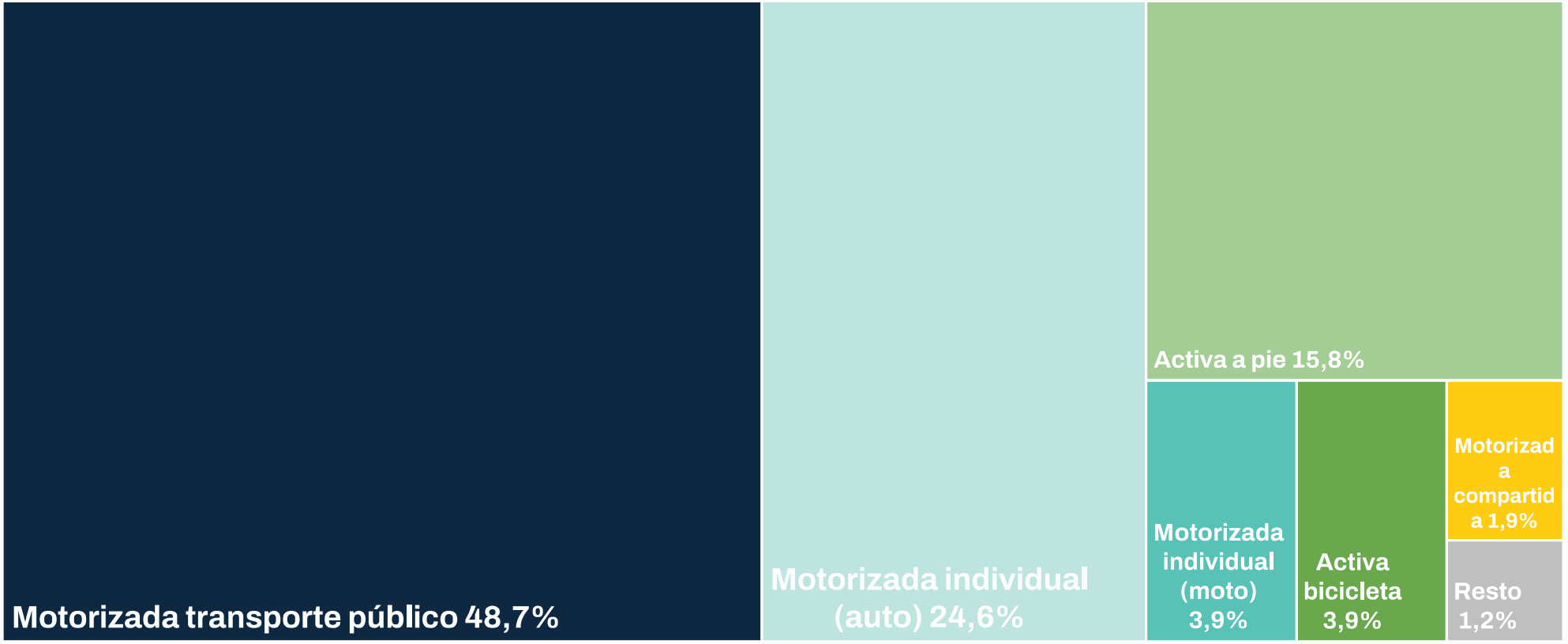
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Total de viajes diarios y según los principales modos Origen y/o Destino CABA e interjurisdiccionales



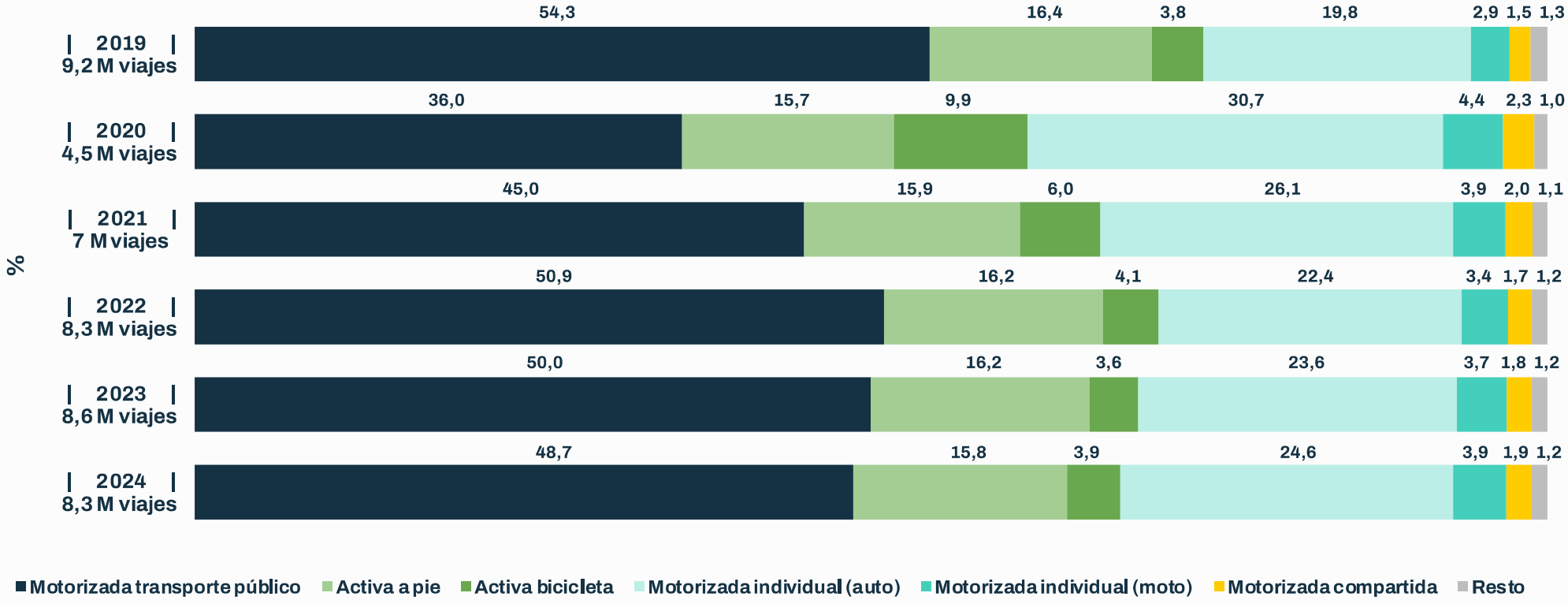
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Resultados – Partición modal 2024 viajes diarios con Origen y/o Destino en CABA e interjurisdiccionales



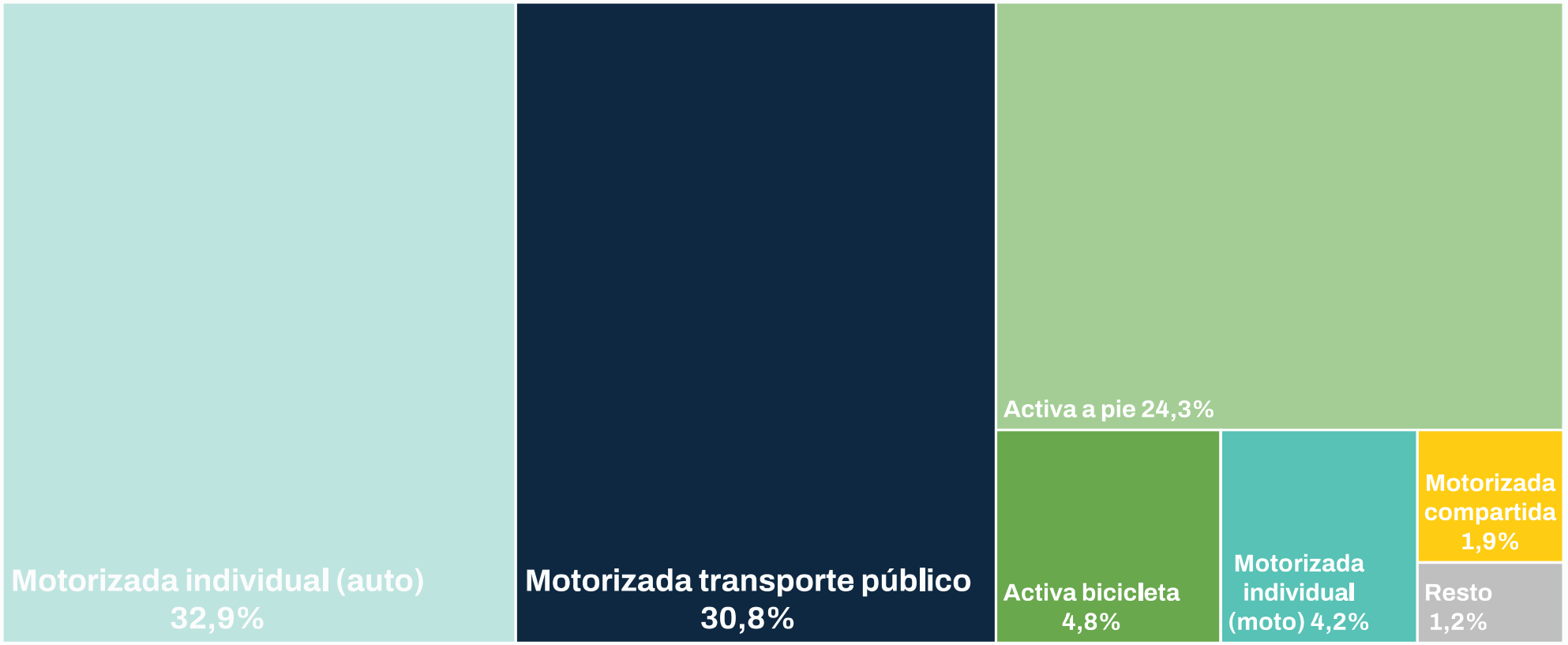
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Resultados – Partición modal viajes diarios con Origen y/o Destino en CABA e interjurisdiccionales



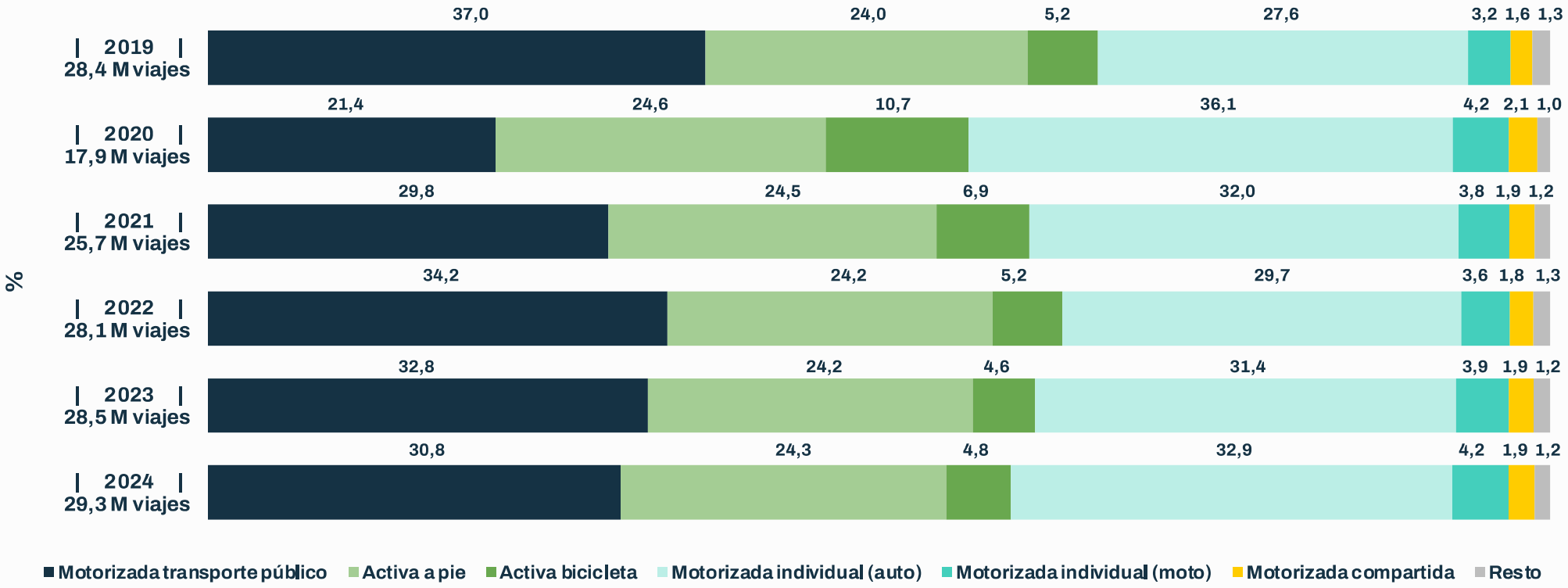
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Resultados – Partición modal 2024 diarios AMBA



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Resultados – Partición modal viajes diarios AMBA



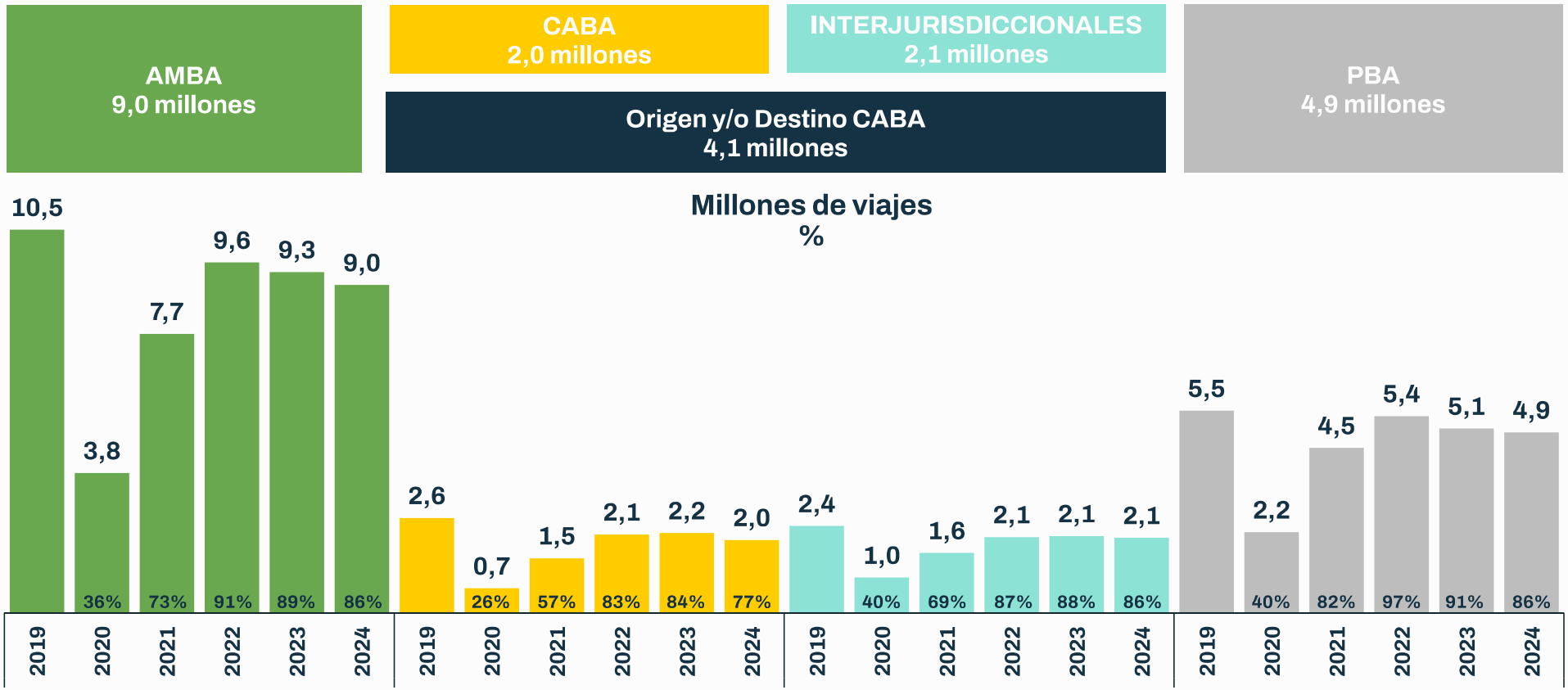
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos.

Partición Modal de los Viajes de
la Ciudad de Buenos Aires

3. Zoom al transporte público

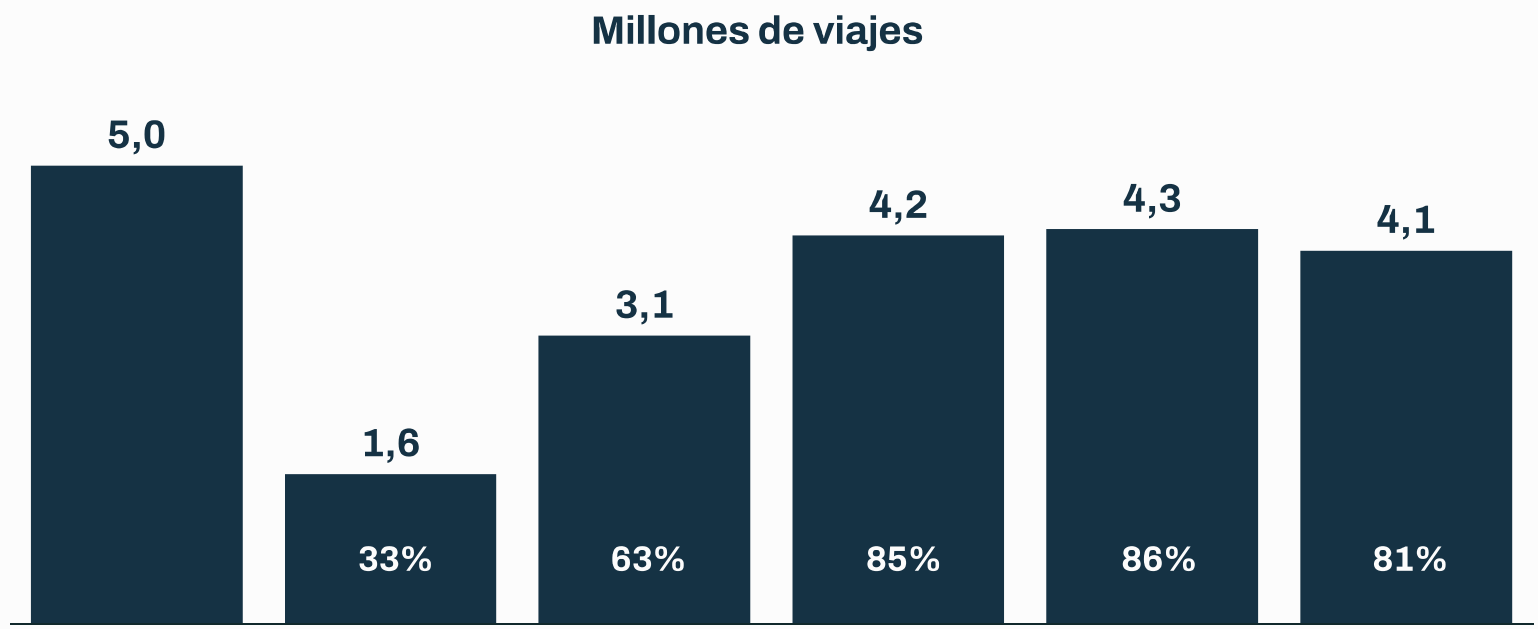
Resultados 2019-2024 – Viajes diarios en transporte público en el AMBA.

Millones y % respecto a la pre pandemia (2019)



Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Viajes diarios ODCABA en transporte público y proporción (%) respecto a 2019

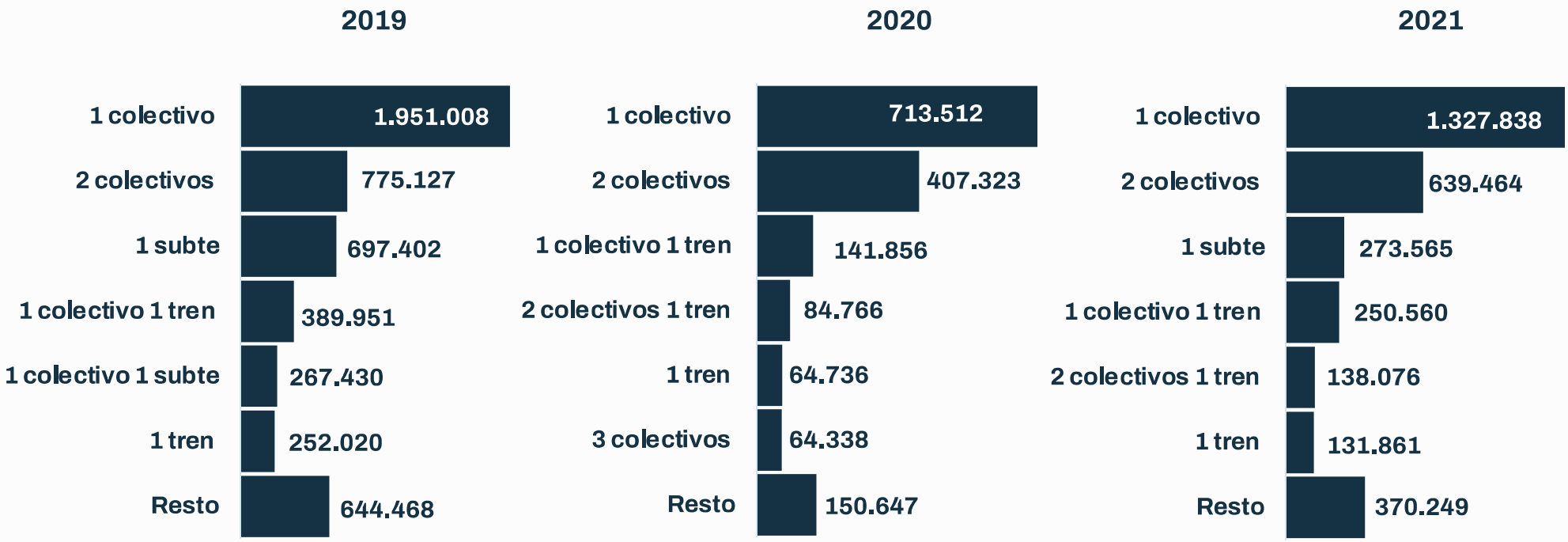


TRX SUBE (Millones)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	7,55	2,60	4,88	6,51	6,59	6,30

Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Modos de los viajes ODCABA en transporte público, simples y combinados 2019- 2021

Los modos se agrupan independientemente del orden de las transacciones (colectivo-tren incluye colectivo y luego tren, y viceversa)



Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

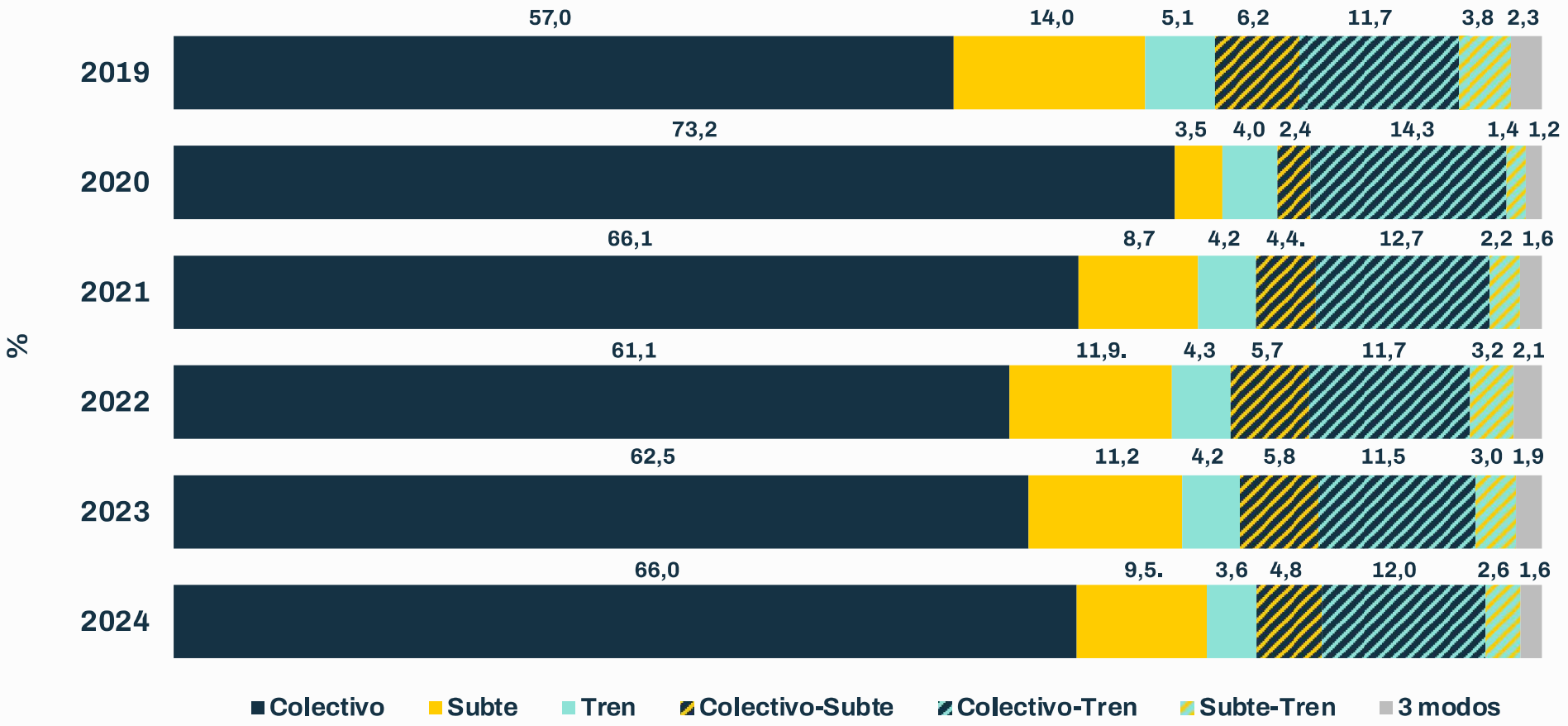
Modos de los viajes ODCABA en transporte público, simples y combinados 2022- 2024

Los modos se agrupan independientemente del orden de las transacciones (colectivo-tren incluye colectivo y luego tren, y viceversa)

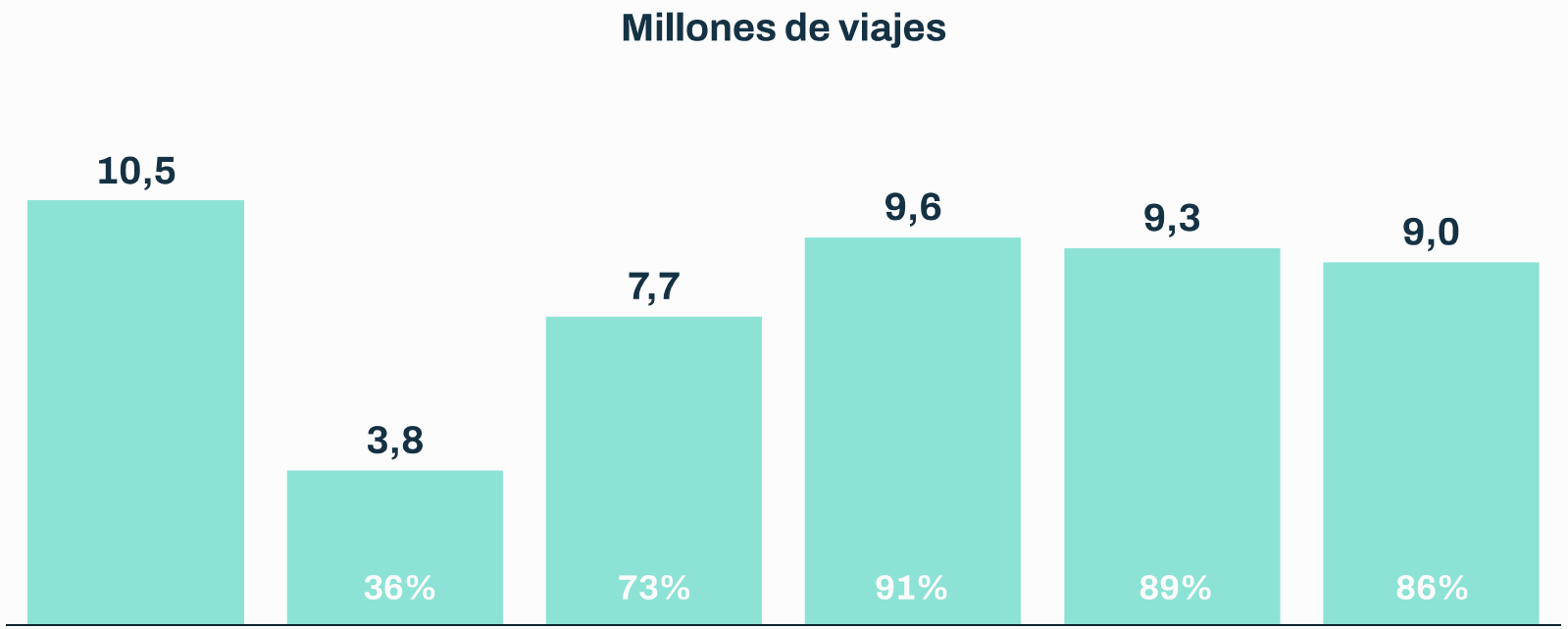


Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Viajes diarios ODCABA en transporte público, proporción por modos



Viajes diarios del AMBA en transporte público y proporción (%) respecto a 2019



	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TRX SUBE (Millones)	14,49	5,45	10,56	13,34	13,02	12,62

Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Modos de los viajes del AMBA en transporte público, simples y combinados 2019 - 2021

Los modos se agrupan independientemente del orden de las transacciones (colectivo-tren incluye colectivo y luego tren, y viceversa)



Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

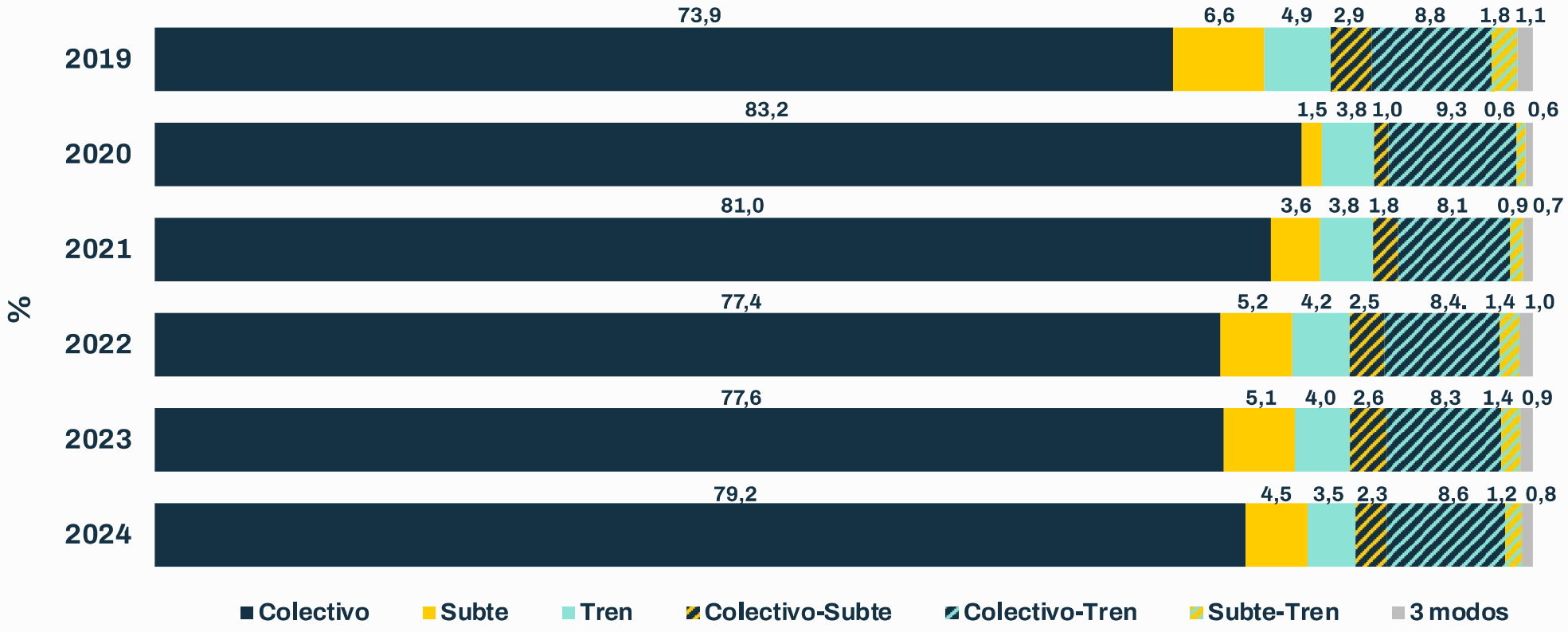
Modos de los viajes del AMBA en transporte público, simples y combinados 2022 - 2024

Los modos se agrupan independientemente del orden de las transacciones (colectivo-tren incluye colectivo y luego tren, y viceversa)



Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Viajes diarios del AMBA en transporte público, proporción por modos

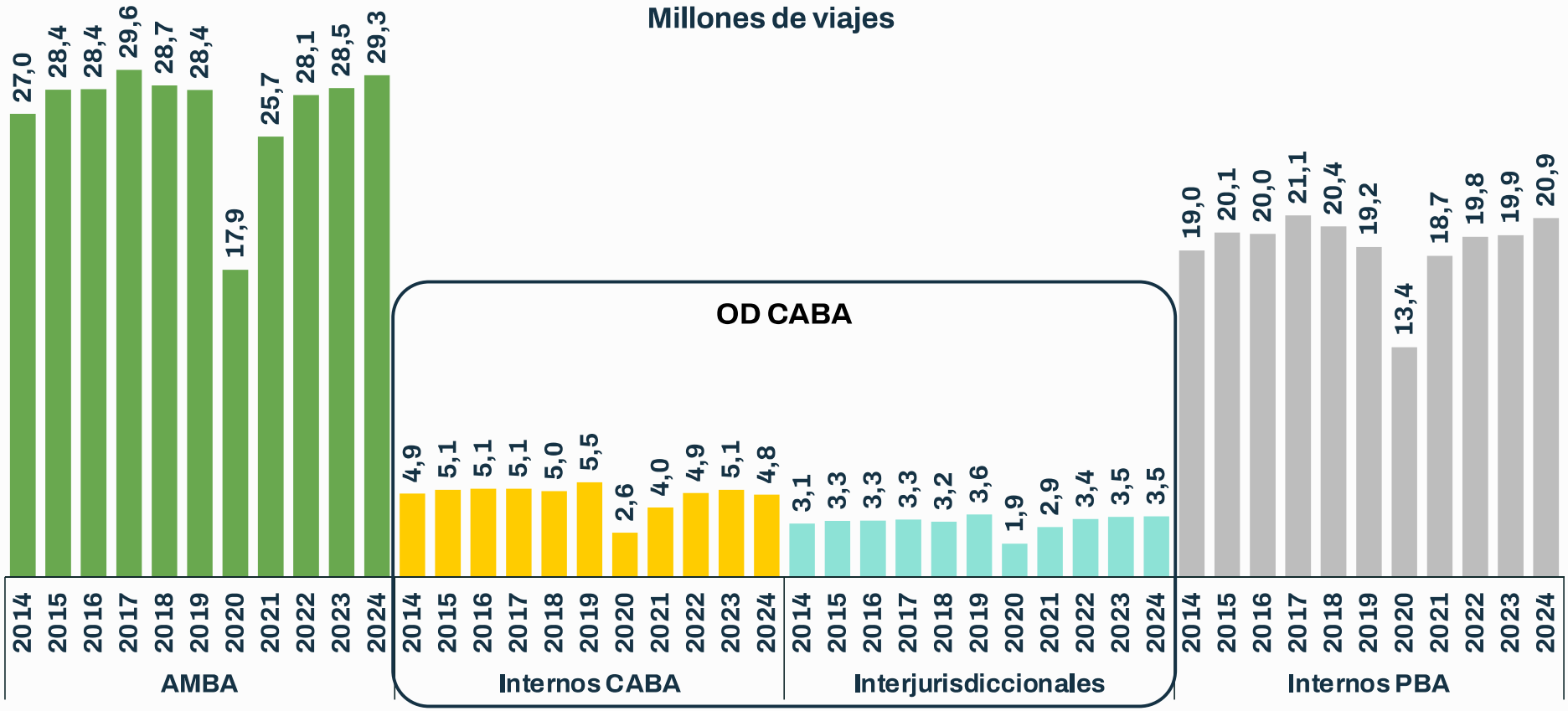


Fuente: OMSV en base a Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Partición Modal de los Viajes de
la Ciudad de Buenos Aires

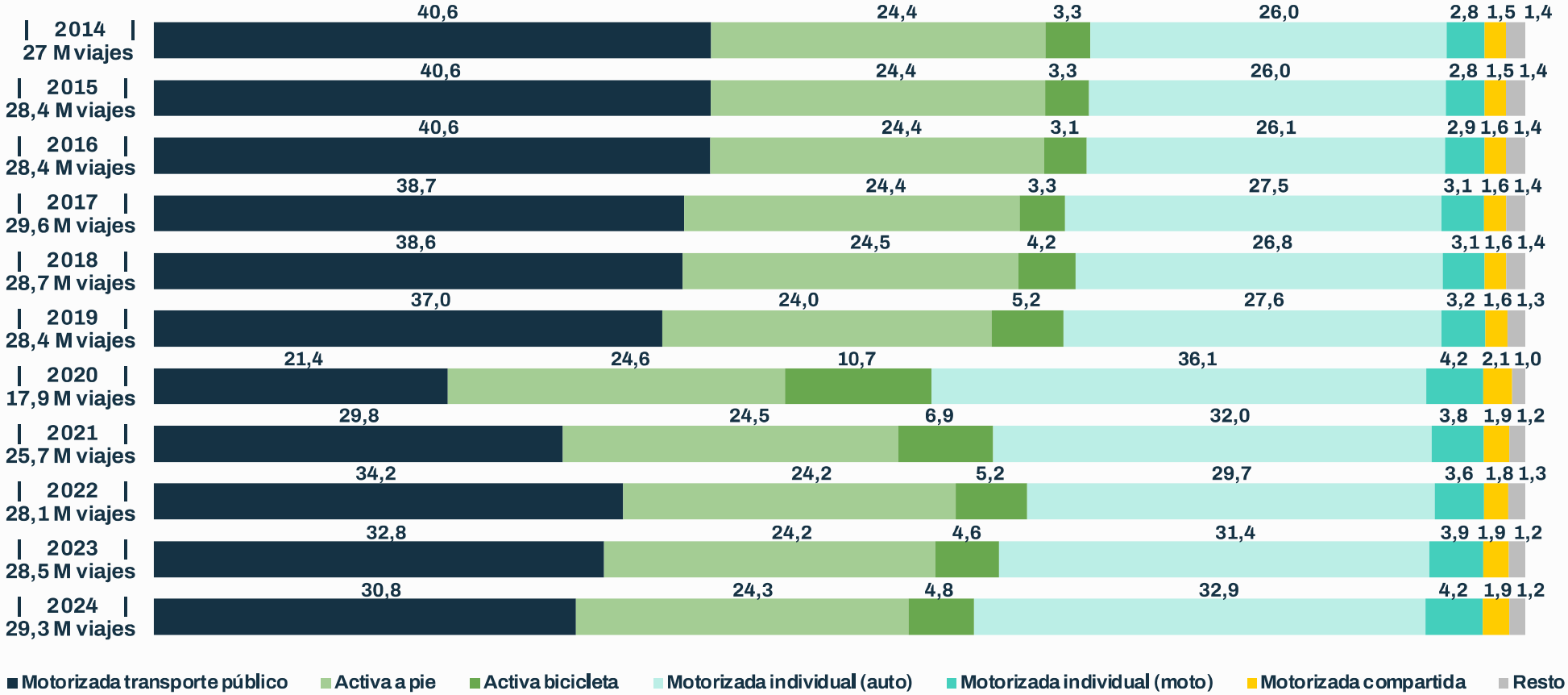
4. Estimación de mediano plazo

Viajes diarios en el AMBA



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA, SUBE Operaciones de viaje por mes de Región Metropolitana de Buenos Aires, agregado por Periodo-Modo y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Partición modal viajes diarios AMBA



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA, SUBE Operaciones de viaje por mes de Región Metropolitana de Buenos Aires, agregado por Periodo-Modo y Secretaria Energia de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Partición Modal de los Viajes de
la Ciudad de Buenos Aires

5. Población diurna de la Ciudad de Buenos Aires

Personas con viajes diarios en CABA
Millones y % respecto a la pre pandemia (2019)

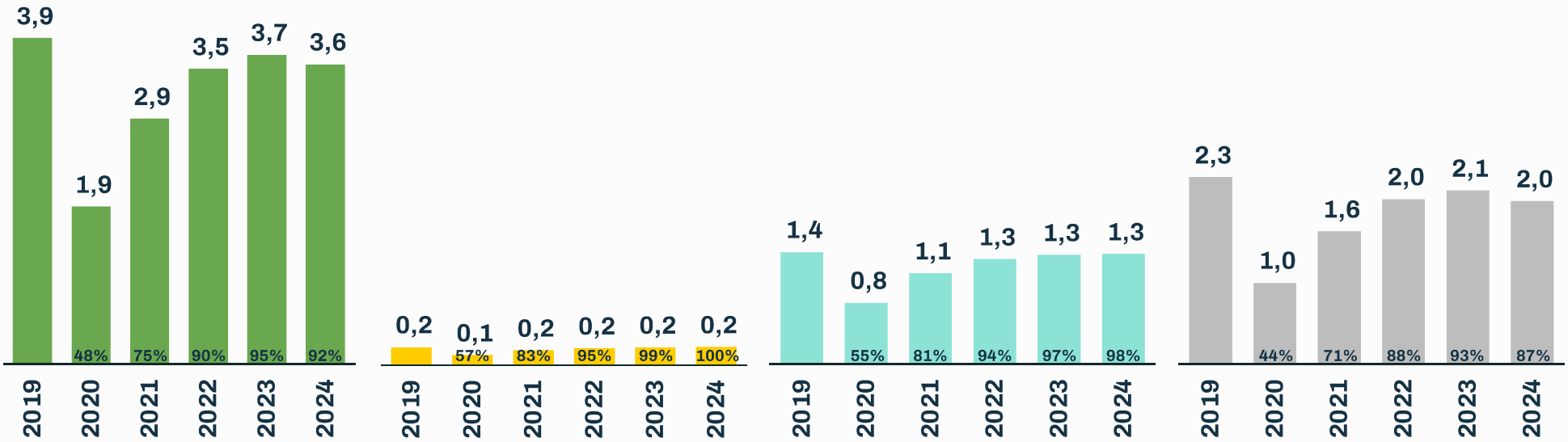
Personas con viajes diarios en CABA
3,6 millones

Egresan
236 mil

Ingresan
1,35 millones

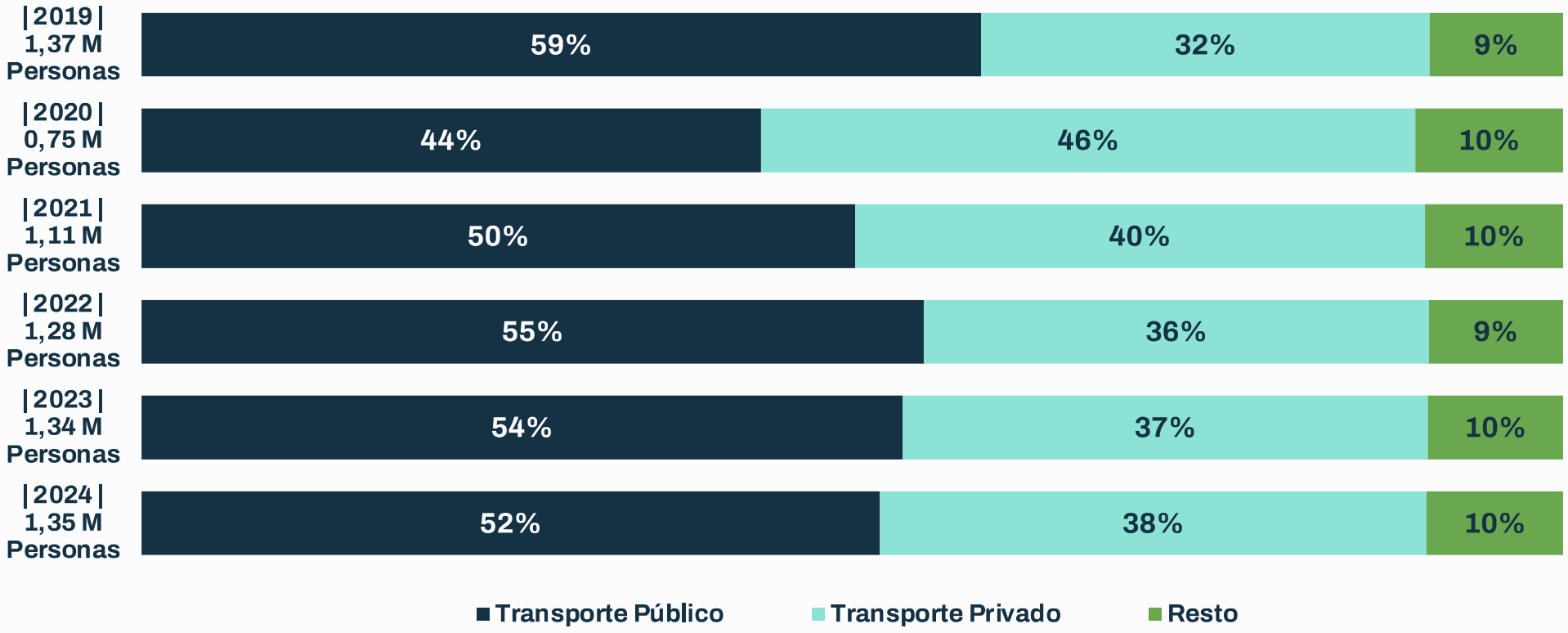
Personas con viajes Interjurisdiccionales
1,6 millones

Residentes de CABA con viajes internos
2 millones



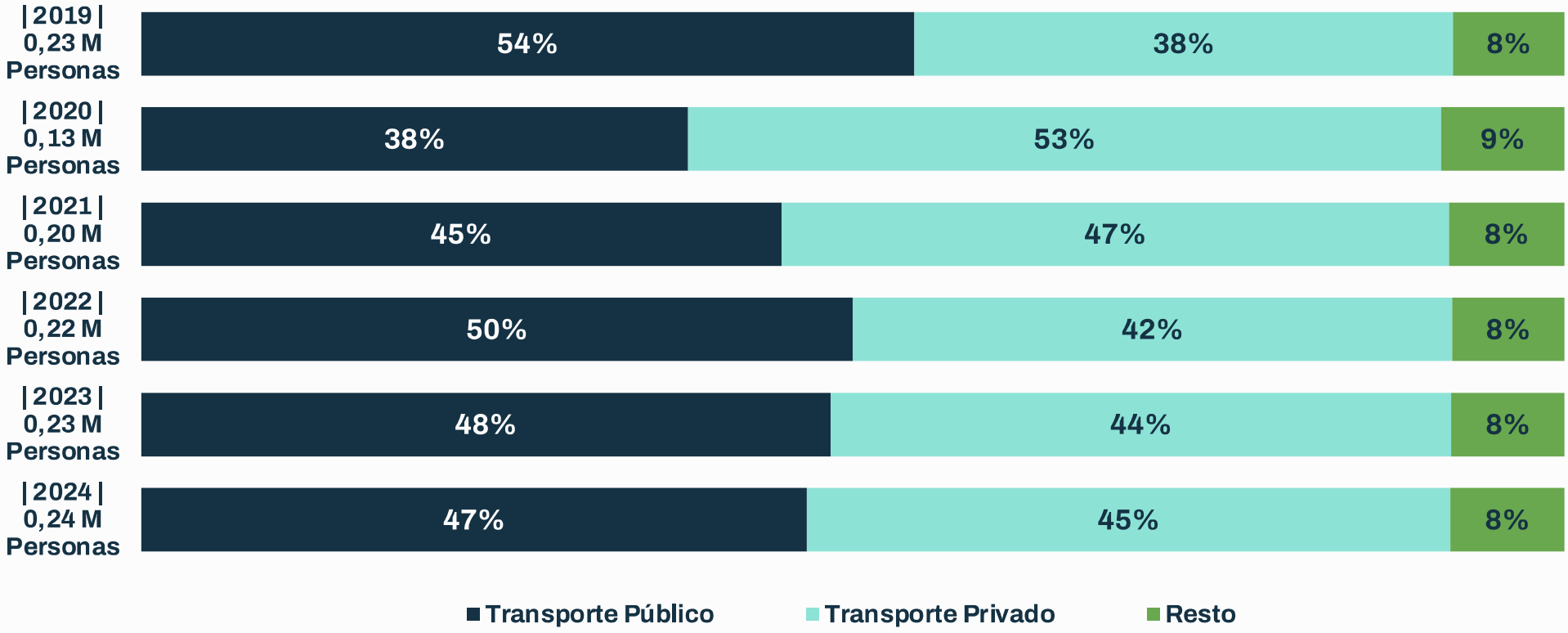
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energía de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Personas que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires
Por principales modos



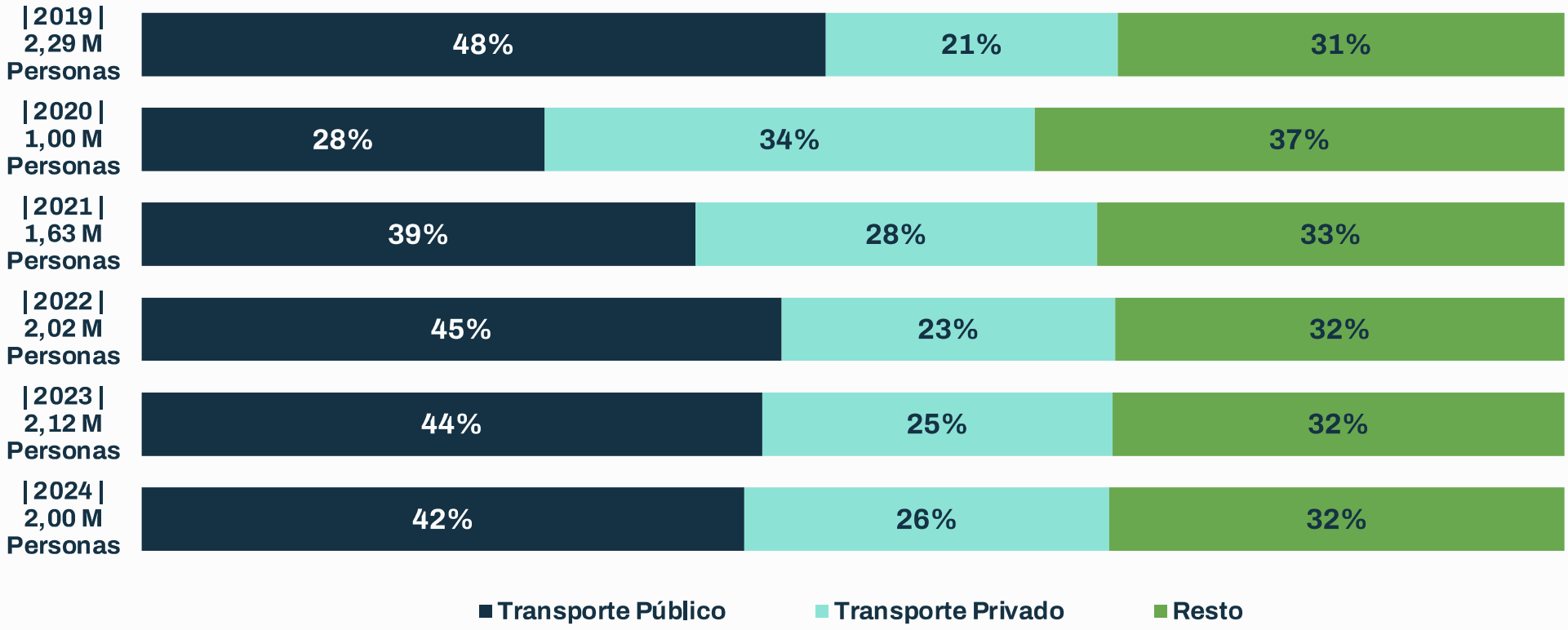
Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energía de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Personas que egresan de la Ciudad de Buenos Aires
Por principales modos



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energía de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Personas que viajan internamente en la Ciudad de Buenos Aires
Por principales modos



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energía de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Vehículos particulares (autos y motos) con viajes diarios en CABA

Miles y % respecto a la pre pandemia (2019)

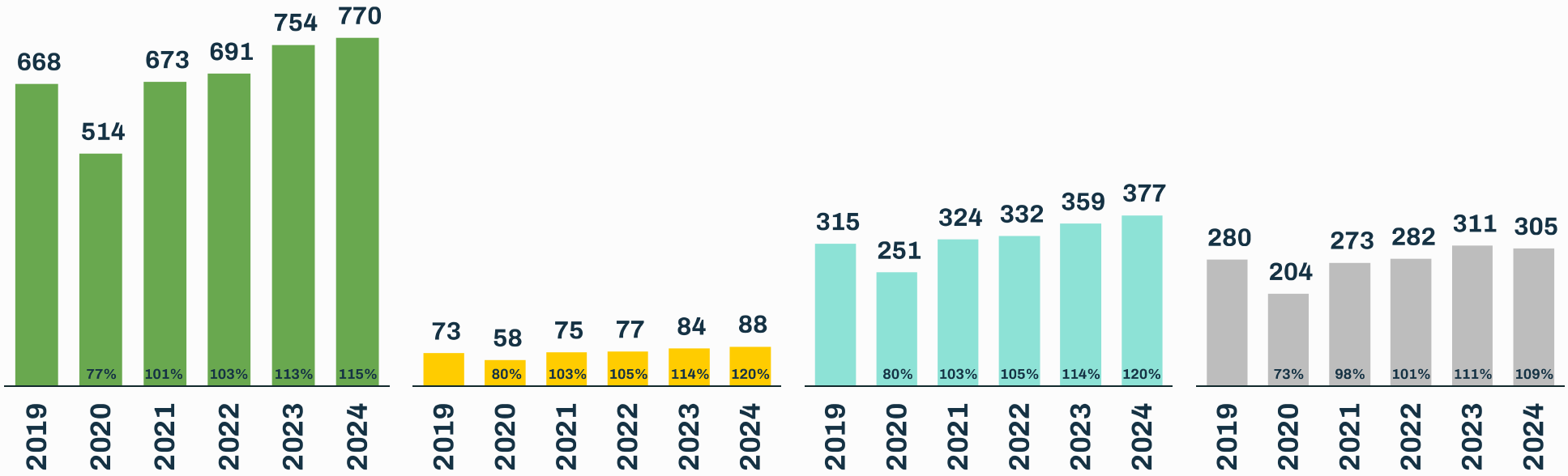
Vehículos que realizan viajes diarios en CABA
770 mil

Egresan
88 mil

Ingresan
377 mil

Vehículos con viajes Interjurisdiccionales
465 mil

Vehículos de CABA con viajes internos
305 mil



Fuente: OMSV en base a ENMODO, Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024, Orígenes y Destinos de los viajes en transporte público, DNRPA y Secretaria Energía de la Nación Res1104 *Las sumas pueden no coincidir debido a redondeos

Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires

6. Anexo: Cuadros

Cuadros: Viajes totales CABA-CABA

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	1.430.163	666.745	1.047.406	1.268.770	1.315.017	1.243.997
Activa bicicleta	316.326	405.237	376.343	310.460	280.948	297.365
Motorizada individual (auto)	855.407	623.323	829.900	852.863	937.990	913.994
Motorizada individual (moto)	157.869	116.386	158.361	166.953	188.607	189.182
Motorizada compartida	109.297	79.789	106.599	110.002	121.520	118.994
Motorizada transporte público	2.572.087	659.509	1.477.104	2.122.302	2.164.311	1.976.259
Resto	81.949	23.891	49.231	68.469	70.027	64.358
Total	**5.523.098**	**2.574.879**	**4.044.943**	**4.899.819**	**5.078.421**	**4.804.148**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	25,90%	25,90%	25,90%	25,90%	25,90%	25,90%
Activa bicicleta	5,70%	15,70%	9,30%	6,30%	5,50%	6,20%
Motorizada individual (auto)	15,50%	24,20%	20,50%	17,40%	18,50%	19,00%
Motorizada individual (moto)	2,90%	4,50%	3,90%	3,40%	3,70%	3,90%
Motorizada compartida	2,00%	3,10%	2,60%	2,20%	2,40%	2,50%
Motorizada transporte público	47,10%	25,90%	36,90%	43,80%	43,10%	41,60%
Resto	1,00%	0,70%	0,80%	1,00%	0,90%	0,90%
Total	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Cuadros: Viajes en transporte público CABA-CABA

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	1.428.205	492.385	954.650	1.252.596	1.308.014	1.223.405
1 subte	697.402	56.488	273.565	500.778	481.114	392.551
2 colectivos	194.187	81.106	144.410	187.170	196.067	201.059
1 colectivo 1 subte	148.020	13.823	59.434	110.945	111.122	91.052
1 tren	53.755	6.974	22.281	33.151	31.129	33.070
3 colectivos	15.792	7.651	12.560	16.130	16.360	16.563
1 colectivo 1 tren	18.185	2.883	8.457	12.507	12.384	13.018
Resto	43.101	5.008	17.000	30.942	30.471	25.949
Total	**2.598.648**	**666.319**	**1.492.357**	**2.144.218**	**2.186.661**	**1.996.667**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	55,00%	73,90%	64,00%	58,40%	59,80%	61,30%
1 subte	26,80%	8,50%	18,30%	23,40%	22,00%	19,70%
2 colectivos	7,50%	12,20%	9,70%	8,70%	9,00%	10,10%
1 colectivo 1 subte	5,70%	2,10%	4,00%	5,20%	5,10%	4,60%
1 tren	2,10%	1,00%	1,50%	1,50%	1,40%	1,70%
3 colectivos	0,60%	1,10%	0,80%	0,80%	0,70%	0,80%
1 colectivo 1 tren	0,70%	0,40%	0,60%	0,60%	0,60%	0,70%
Resto	1,70%	0,80%	1,10%	1,40%	1,40%	1,30%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Cuadros: Viajes PBA-PBA

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	5.313.711	3.698.910	5.171.949	5.476.949	5.503.959	5.782.601
Activa bicicleta	1.142.675	1.463.851	1.359.476	1.121.485	1.014.877	1.074.181
Motorizada individual (auto)	6.018.445	5.072.775	6.399.147	6.497.122	6.927.641	7.577.664
Motorizada individual (moto)	641.462	546.729	704.063	732.385	800.923	898.359
Motorizada compartida	323.303	272.797	344.823	350.954	375.181	411.466
Motorizada transporte público	5.544.877	2.208.831	4.524.265	5.398.133	5.061.694	4.947.459
Resto	254.495	128.482	221.978	252.965	243.509	244.915
Total	**19.238.969**	**13.392.375**	**18.725.702**	**19.829.993**	**19.927.785**	**20.936.646**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	27,60%	27,60%	27,60%	27,60%	27,60%	27,60%
Activa bicicleta	5,90%	10,90%	7,30%	5,70%	5,10%	5,10%
Motorizada individual (auto)	31,30%	37,90%	34,20%	32,80%	34,80%	36,20%
Motorizada individual (moto)	3,30%	4,10%	3,80%	3,70%	4,00%	4,30%
Motorizada compartida	1,70%	2,00%	1,80%	1,80%	1,90%	2,00%
Motorizada transporte público	28,80%	16,50%	24,20%	27,20%	25,40%	23,60%
Resto	1,30%	1,00%	1,20%	1,30%	1,20%	1,20%
Total	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Cuadros: Viajes en transporte público PBA-PBA

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	4.110.962	1.581.739	3.387.040	3.981.539	3.713.531	3.607.149
2 colectivos	731.465	362.329	649.724	770.259	754.269	791.843
1 colectivo 1 tren	249.825	86.759	163.023	220.933	204.220	193.624
1 tren	255.161	78.712	160.345	216.495	194.128	168.100
3 colectivos	87.964	53.004	84.866	100.889	96.898	93.954
2 colectivos 1 tren	78.725	32.685	56.102	77.020	71.440	68.578
4 colectivos	7.461	4.640	7.684	9.423	8.856	8.143
Resto	23.315	8.963	15.480	21.574	18.352	16.068
Total	**5.544.877**	**2.208.831**	**4.524.265**	**5.398.133**	**5.061.694**	**4.947.459**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	74,10%	71,60%	74,90%	73,80%	73,40%	72,90%
2 colectivos	13,20%	16,40%	14,40%	14,30%	14,90%	16,00%
1 colectivo 1 tren	4,50%	3,90%	3,60%	4,10%	4,00%	3,90%
1 tren	4,60%	3,60%	3,50%	4,00%	3,80%	3,40%
3 colectivos	1,60%	2,40%	1,90%	1,90%	1,90%	1,90%
2 colectivos 1 tren	1,40%	1,50%	1,20%	1,40%	1,40%	1,40%
4 colectivos	0,10%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%
Resto	0,40%	0,40%	0,30%	0,40%	0,40%	0,30%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Cuadros: Viajes interjurisdiccionales

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	76.564	40.825	61.145	71.147	73.723	74.134
Activa bicicleta	31.489	40.340	37.464	30.905	27.968	29.602
Motorizada individual (auto)	958.024	763.525	983.373	1.003.676	1.083.885	1.135.543
Motorizada individual (moto)	104.588	84.291	110.831	115.902	128.379	137.928
Motorizada compartida	30.365	24.227	31.268	31.993	34.642	36.391
Motorizada transporte público	2.378.759	960.859	1.639.256	2.075.194	2.101.606	2.056.784
Resto	60.546	27.009	43.885	53.942	55.059	54.396
Total	**3.640.336**	**1.941.077**	**2.907.222**	**3.382.759**	**3.505.262**	**3.524.778**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%	2,10%
Activa bicicleta	0,90%	2,10%	1,30%	0,90%	0,80%	0,80%
Motorizada individual (auto)	26,30%	39,30%	33,80%	29,70%	30,90%	32,20%
Motorizada individual (moto)	2,90%	4,30%	3,80%	3,40%	3,70%	3,90%
Motorizada compartida	0,80%	1,20%	1,10%	0,90%	1,00%	1,00%
Motorizada transporte público	65,30%	49,50%	56,40%	61,30%	60,00%	58,40%
Resto	1,70%	1,40%	1,50%	1,60%	1,60%	1,50%
Total	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Cuadros: Viajes en transporte público interjurisdiccionales

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	580.939	326.217	495.054	568.696	591.910	627.361
2 colectivos	522.804	221.127	373.188	449.278	461.904	451.044
1 colectivo 1 tren	371.766	138.973	242.104	307.831	307.253	315.258
1 tren	179.035	84.270	136.949	162.848	159.862	165.791
2 colectivos 1 tren	198.265	57.762	109.580	147.102	147.131	126.380
1 tren 1 subte	160.304	20.937	61.769	117.526	112.149	95.444
1 colectivo 1 subte	86.821	56.687	82.939	93.288	95.383	92.529
Resto	278.824	54.887	137.673	228.626	226.014	182.977
Total	**2.378.759**	**960.859**	**1.639.256**	**2.075.194**	**2.101.606**	**2.056.784**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	24,40%	34,00%	30,20%	27,40%	28,20%	30,50%
2 colectivos	22,00%	23,00%	22,80%	21,60%	22,00%	21,90%
1 colectivo 1 tren	15,60%	14,50%	14,80%	14,80%	14,60%	15,30%
1 tren	7,50%	8,80%	8,40%	7,80%	7,60%	8,10%
2 colectivos 1 tren	8,30%	6,00%	6,70%	7,10%	7,00%	6,10%
1 tren 1 subte	6,70%	2,20%	3,80%	5,70%	5,30%	4,60%
1 colectivo 1 subte	3,60%	5,90%	5,10%	4,50%	4,50%	4,50%
Resto	11,70%	5,70%	8,40%	11,00%	10,80%	8,90%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Cuadros: Viajes OD CABA
Internos CABA e interjurisdiccionales

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	1.506.727	707.570	1.108.551	1.339.917	1.388.741	1.318.130
Activa bicicleta	347.815	445.577	413.807	341.365	308.916	326.967
Motorizada individual (auto)	1.813.391	1.386.792	1.813.142	1.856.333	2.021.579	2.049.537
Motorizada individual (moto)	262.498	200.734	269.323	283.061	317.282	327.111
Motorizada compartida	139.662	104.016	137.867	141.995	156.162	155.385
Motorizada transporte público	4.977.407	1.627.178	3.131.613	4.219.412	4.288.267	4.053.451
Resto	115.934	44.089	77.862	100.495	102.737	98.346
Total	**9.163.434**	**4.515.955**	**6.952.164**	**8.282.579**	**8.583.683**	**8.328.926**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Activa a pie	16,40%	15,70%	15,90%	16,20%	16,20%	15,80%
Activa bicicleta	3,80%	9,90%	6,00%	4,10%	3,60%	3,90%
Motorizada individual (auto)	19,80%	30,70%	26,10%	22,40%	23,60%	24,60%
Motorizada individual (moto)	2,90%	4,40%	3,90%	3,40%	3,70%	3,90%
Motorizada compartida	1,50%	2,30%	2,00%	1,70%	1,80%	1,90%
Motorizada transporte público	54,30%	36,00%	45,00%	50,90%	50,00%	48,70%
Resto	1,30%	1,00%	1,10%	1,20%	1,20%	1,20%
Total	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Cuadros: Viajes en transporte público OD CABA

Internos CABA e interjurisdiccionales

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	1.951.008	713.512	1.327.838	1.701.875	1.769.918	1.674.449
2 colectivos	775.127	407.323	639.464	755.866	787.976	828.420
1 subte	697.402	56.488	273.565	500.778	481.114	392.551
1 colectivo 1 tren	389.951	141.856	250.560	320.338	319.638	328.276
1 tren	267.430	32.814	115.591	206.811	210.981	174.855
1 colectivo 1 subte	252.020	64.736	131.861	180.252	178.260	159.450
2 colectivos 1 tren	181.066	84.766	138.076	164.398	161.598	167.386
Resto	463.402	125.682	254.658	389.094	378.782	328.064
Total	**4.977.407**	**1.627.178**	**3.131.613**	**4.219.412**	**4.288.267**	**4.053.451**

Modo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1 colectivo	39,20%	43,80%	42,40%	40,30%	41,30%	41,30%
2 colectivos	15,60%	25,00%	20,40%	17,90%	18,40%	20,40%
1 subte	14,00%	3,50%	8,70%	11,90%	11,20%	9,70%
1 colectivo 1 tren	7,80%	8,70%	8,00%	7,60%	7,50%	8,10%
1 tren	5,40%	2,00%	3,70%	4,90%	4,90%	4,30%
1 colectivo 1 subte	5,10%	4,00%	4,20%	4,30%	4,20%	3,90%
2 colectivos 1 tren	3,60%	5,20%	4,40%	3,90%	3,80%	4,10%
Resto	9,30%	7,70%	8,10%	9,20%	8,80%	8,10%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Cuadros: Personas que viajan
Internos CABA e interjurisdiccionales

Residentes de CABA que egresan	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Personas	211.148	234.990	134.170	195.441	222.651	232.752	235.901
Transporte Público	107.087	127.621	51.550	87.946	111.334	112.751	110.347
Privado individual	87.450	88.987	70.999	91.632	93.757	101.519	106.645
Conductor/a	72.005	73.270	58.459	75.448	77.198	83.588	87.809
Pasajero/a	15.446	15.717	12.540	16.184	16.560	17.931	18.836
Ocupación	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
Resto	16.611	18.382	11.620	15.862	17.559	18.482	18.910

Residentes de PBA que ingresan	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Personas	1.220.932	1.372.420	751.045	1.112.773	1.284.929	1.337.517	1.349.527
Transporte Público	680.080	810.487	327.382	558.525	707.057	716.056	700.784
Privado individual	425.661	433.139	345.584	446.016	456.359	494.139	519.089
Conductor/a	309.536	314.974	251.305	324.338	331.859	359.333	377.475
Pasajero/a	116.125	118.165	94.279	121.678	124.500	134.807	141.613
Ocupación	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38
Resto	115.192	128.794	78.078	108.232	121.513	127.321	129.654

Cuadros: Personas que viajan
Internos CABA e interjurisdiccionales

Total personas con viajes IJ	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Personas	1.432.080	1.607.409	885.214	1.308.214	1.507.580	1.570.269	1.585.428
Transporte Público	787.166	938.108	378.933	646.471	818.391	828.808	811.131
Privado individual	513.111	522.125	416.583	537.648	550.116	595.658	625.733
Conductor	381.540	388.243	309.764	399.786	409.057	442.921	465.284
Pasajero/a	131.571	133.882	106.819	137.862	141.059	152.737	160.449
Ocupación	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34	1,34
Resto	131.803	147.176	89.698	124.094	139.072	145.803	148.564

Residentes de CABA viajes internos	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Personas	2.097.538	2.290.297	996.808	1.625.095	2.019.726	2.124.486	1.997.265
Transporte Público	971.611	1.101.364	282.401	632.494	908.767	926.755	846.231
Privado individual	466.586	470.481	343.459	458.866	473.517	523.098	512.223
Conductor/a	277.458	279.774	204.240	272.867	281.580	311.063	304.596
Pasajero/a	189.128	190.707	139.219	185.999	191.938	212.035	207.627
Ocupación	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
Resto	659.341	718.452	370.948	533.735	637.442	674.634	638.811

Cuadros: Vehículos
Internos CABA e interjurisdiccionales

Vehículos particulares (auto+moto)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vehículos particulares de CABA que egresan	72.005	73.270	58.459	75.448	77.198	83.588	87.809
Vehículos particulares de PBA que ingresan	309.536	314.974	251.305	324.338	331.859	359.333	377.475
Total vehículos particulares con viajes IJ	381.540	388.243	309.764	399.786	409.057	442.921	465.284
Vehículos particulares de CABA viajes internos	277.458	279.774	204.240	272.867	281.580	311.063	304.596

Partición Modal de los Viajes de la Ciudad de Buenos Aires

7. Metodología

Metodología de la Estimación

- Se tomó como base el resultado de los viajes por modo y jurisdicción de la encuesta **ENMODO 2018**, considerando los viajes a pie de más de 2 cuadras.

"Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2018": https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/encuesta-movilidad-domiciliaria

- Se agruparon los distintos modos de la encuesta utilizando la clasificación simplificada que figura a la derecha.

- Los datos del año base fueron proyectados utilizando distintos drivers y/o fuentes:

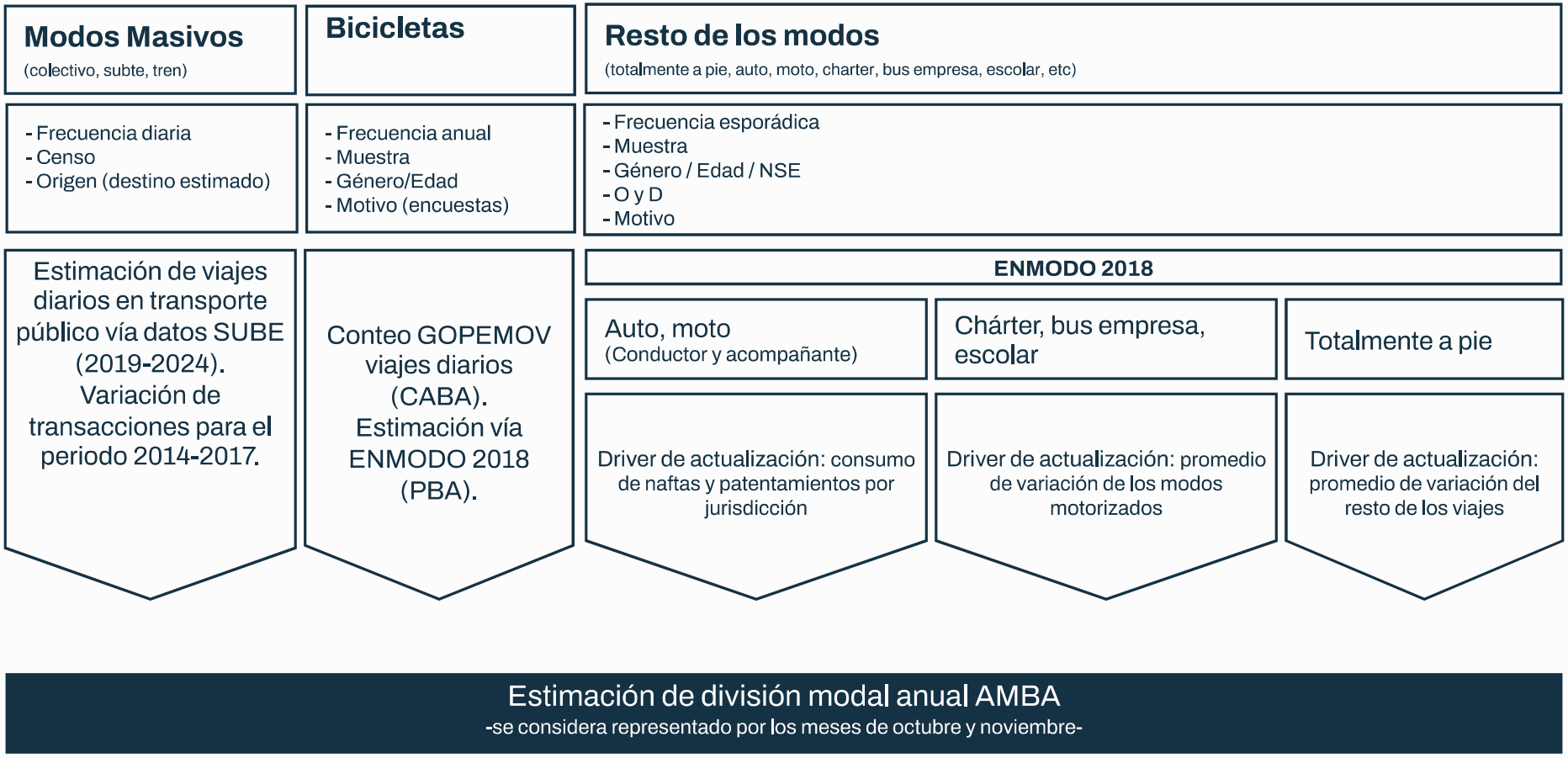
  - **Vehículos motorizados individuales (auto/moto):** Se utilizó la venta de combustible (nafta) en estaciones de servicio de cada jurisdicción como *driver* general, ponderado además por la variación de participación de las motos en el parque vehicular: para ello se consideran las inscripciones iniciales en CABA y PBA de automotores (no incluye acoplados) y motos de cada periodo (fuente: INDEC) respecto al parque móvil base 2020 (fuente: Anuario ANSV).
    - Venta de combustible (Secretaría de energía "RESOLUCIÓN S.E. 1104/2004") http://res1104.se.gob.ar/consultaprecios.eess.php
    - Inscripciones iniciales (DNRPA) https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/boletines_estadisticos2.php
    - "Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2020" https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/anuario_estadistico_2020.pdf

  - **Para los viajes en bicicleta:** Se utilizaron los datos provenientes del conteo de viajes en bicicleta realizado anualmente en CABA.
    - Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2024 (2025) https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2025-04/Analisis_ciclistas_2024_CABA%20%281%29.pdf

  - **Para los viajes en transporte público:** Se utilizó una estimación de origen y destino de viajes realizada a partir de datos SUBE (ver Metodología en filminas siguientes).
    - Viajes y etapas en transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires 2019 a 2024 https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/viajes-etapas-transporte-publico

Modos y Etapas clásicas		Clasificación simplificada OMSV
1 etapa	A pie	Activa a Pie
	Bicicleta	Activa Bicicleta
	Auto conductor/acompañante	Motorizada Individual (auto)
	Moto conductor/acompañante	Motorizada Individual (moto)
	Taxi	Motorizada compartida
	Remise	
	Escolar	Otros
	Chárter / Combi / Bus de la empresa / Otros	
	Subte/premetro	Motorizada Transporte Público
	Tren	
	Colectivo	
+ de 1 etapa	Combinaciones de TP	
	Otras combinaciones	Otros

Esquema de actualización de la partición modal



Estimación de división modal anual AMBA
-se considera representado por los meses de octubre y noviembre-

Metodología de la estimación de mediano plazo de partición modal

Para poder arrojar luz sobre las tendencias de mediano plazo de la partición modal de viajes en el AMBA, se practicó una estimación de mediano plazo que en líneas generales mantiene la misma metodología descripta anteriormente para el periodo 2019-2024:

- Se mantiene el año base 2018 a partir de los datos que surgen de la ENMODO.
- Para los viajes en vehículos motorizados privados se utiliza como driver la venta de combustible al público (nafta) según cada jurisdicción.
- Para los viajes en bicicleta se utilizan los conteos realizados en CABA por la GOPEMOV.
- La principal diferencia radica en los viajes en transporte público, para los cuales se utiliza la variación agregada de transacciones que surgen de los datos SUBE.

  https://datos.transporte.gob.ar/dataset/operaciones-por-periodo-modo
- Para el resto de los modos rigen las mismas consideraciones que en la estimación del periodo 2019-2024.

Debido a lo amplio de la estimación, se presentan solo resultados para el total del AMBA, sin abrirlos por jurisdicciones ni modos dentro de los viajes en TP o motorizados.

Metodología de la estimación de viajes en transporte público

La base de la estimación del total de viajes en transporte público es la estimación de orígenes y destinos de los viajes según datos SUBE desarrollada en la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad

- La agrupación de transacciones en viajes se realizó siguiendo el criterio utilizado tanto en los trabajos de estimación de orígenes y destinos realizados en la Secretaría como en la integración tarifaria (Red Sube): todas las transacciones realizadas en un lapso de dos horas se consideran parte de un mismo viaje.
- Se clasificaron los viajes según si fueron dentro de cada jurisdicción (CABA o PBA) o bien si se trató de viajes que tuvieron origen en una y destino en la otra (Interjurisdiccionales), mediante la georreferenciación de las transacciones y realizando un análisis por tarjeta, para una imputación aproximada del destino:
- El origen de cada viaje (CABA o PBA) se encuentra en la geolocalización de la transacción de inicio. El destino se infiere con la parada de la línea que minimice la distancia con la transacción siguiente de la misma tarjeta. Para la última transacción se considera que el día de cada tarjeta/usuario finaliza donde comenzó.
- Respecto a las etapas y los modos, se consideró el número de transacciones que lo componen para definir en número de etapas y las combinaciones de modos utilizados.
- En todos los casos se hace referencia a transacciones diarias, tomando un día hábil testigo para cada periodo. Los días testigo considerados fueron: 23/10/2019, 18/11/2020, 20/10/2021, 9/11/2022, 4/10/2023 y 16/10/2024.
- Para mayor detalle de la estimación de los orígenes y destinos de los viajes en transporte público visitar el recurso metodológico “Metodología de Viajes y Etapas en Transporte público AMBA” del dataset “Viajes y etapas en transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires” publicado en

BADATA **https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/viajes-etapas-transporte-publico**

Metodología de la estimación de población diurna

- La estimación de las personas que ingresan y egresan de la Ciudad todos los días se realiza en base a la última encuesta de movilidad domiciliaria realizada en el Área Metropolitana de Buenos Aires, la ENMODO 2018 (las bases se pueden consultar en el siguiente link: **https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/encuesta-movilidad-domiciliaria** y el informe de resultados acá: **https://buenosaires.gob.ar/infraestructura/movilidad/informes-de-movilidad**)
- Para estimar el volumen de personas que ingresan y egresan de la Ciudad en un día hábil típico en calidad de viajantes, se utilizaron los datos de ENMODO 2018 para identificar los viajes entre jurisdicciones dentro del AMBA. Se distinguió entre residentes de la Provincia de Buenos Aires que viajan hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y viceversa. A partir de esta información, se calcularon los flujos horarios netos de dichos viajes.
- Como resulta esperable, la cantidad de ingresos y egresos acumulados de cada grupo de residencia resulta aproximadamente similar, y como consecuencia, los ingresos totales y egresos totales también lo son. También se incluye el cálculo de los residentes de CABA que realizan viajes internos a su jurisdicción de residencia.
- En cuanto al transporte privado individual (automóviles y motos) la encuesta permite discriminar entre quienes viajan como conductor/a y quienes lo hacen como pasajero/a, pudiendo obtenerse por un lado una estimación de la ocupación promedio de los automóviles y motos, así como una estimación de la cantidad de vehículos (contabilizando a cada conductor/a como un vehículo).
- Dado que la ENMODO 2018 representa una "foto" en el tiempo, se proyectaron los resultados al período 2019-2024. Para ello, se utilizaron los volúmenes de viaje estimados en el trabajo de Matriz Modal como insumo para la proyección de flujos.


Buenos
Aires
Ciudad
Vamos por más

Matriz OD

Metodología y casos de uso

Primera parte - Matriz OD

Repaso de la metodología

Matrices a partir de tarjetas inteligentes

Las tarjetas inteligentes como SUBE son una fuente de datos administrativos a partir de los cuales puede conformarse una matriz OD.

Ventajas

- Alcance: cobertura espacial y temporal extensiva del sistema de transporte público
- Exactitud: los datos son recolectados automáticamente, a nivel individual, de hora-minutos-segundos, posición GPS exacta, etc.
- Tiempo de procesamiento
- Menor costo
- Menor impacto del error humano

Situación particular de SUBE

Debilidades

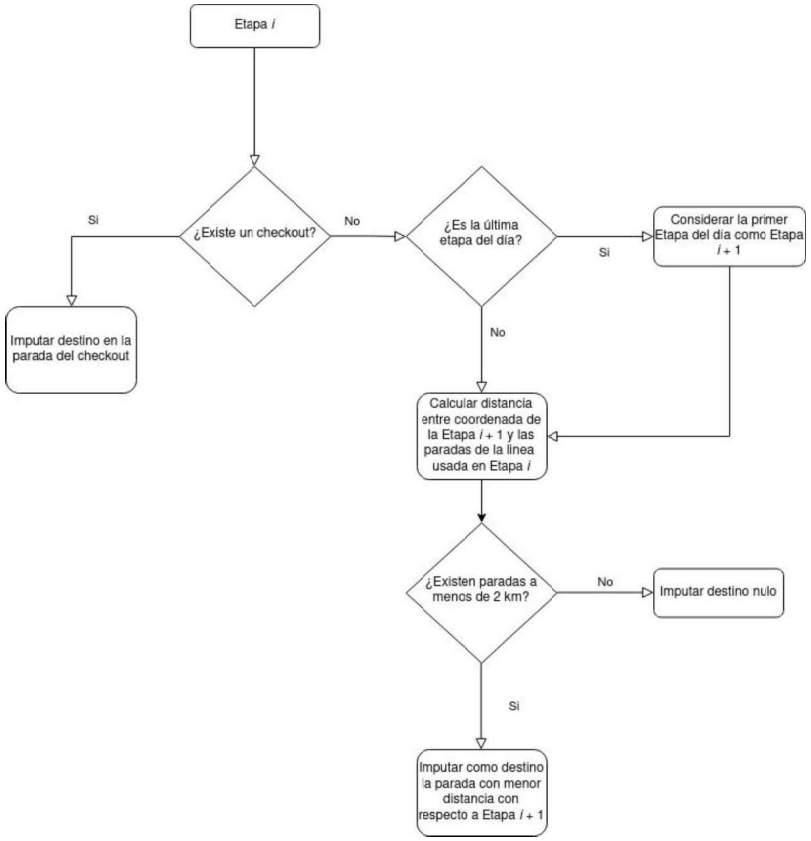
- No es un sistema con entrada/subida y salida/bajada. Hay que inferir el destino.
- Si bien la personalización de la tarjeta avanza, no hay muchos datos demográficos de las personas.
- Del lado de la oferta, la información cuenta con muchos errores a nivel de ramal, servicios y sentido de las unidades, tanto para buses como FFCC y Subte.
- Para los FFCC y subte no cuenta con posicionamiento GPS.

Método de imputación de destinos

El método utilizado toma dos supuestos:

- **Closest stop:** un alto porcentaje de pasajeros/as parten de la estación final de su viaje anterior para comenzar el siguiente

- **Daily symmetry rules**: un alto porcentaje de pasajeros/as finalizan su último viaje del día en la estación donde comenzaron el primer viaje del dia

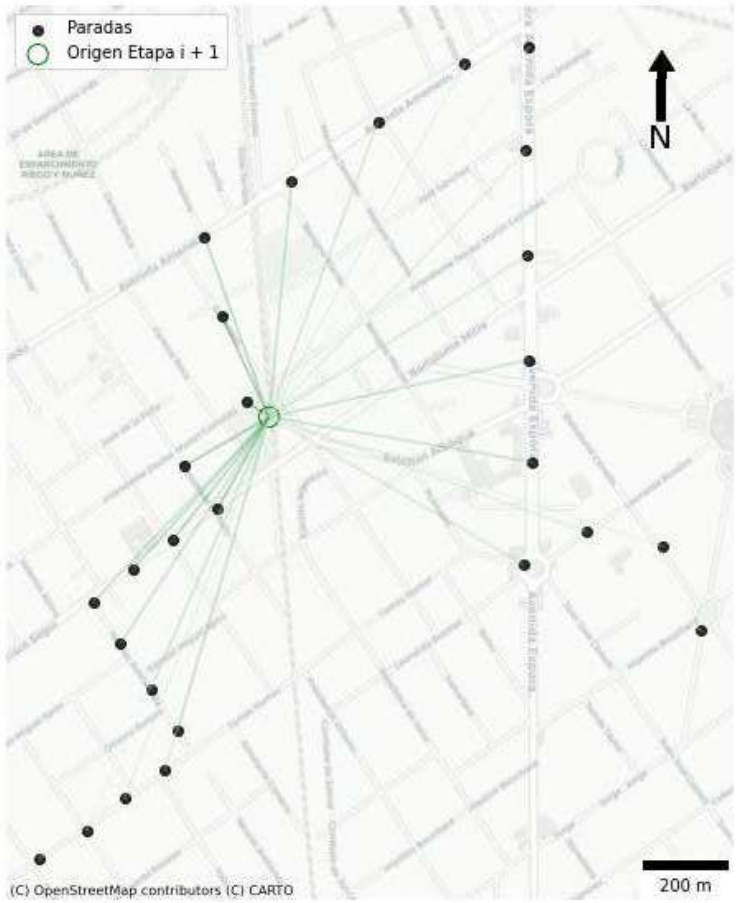


Método de imputación de destinos

En resumen, el destino de una etapa será la *parada* de la *línea* de origen que *minimice la distancia* al punto del origen siguiente, siempre y cuando esa distancia no supere un margen de tolerancia.

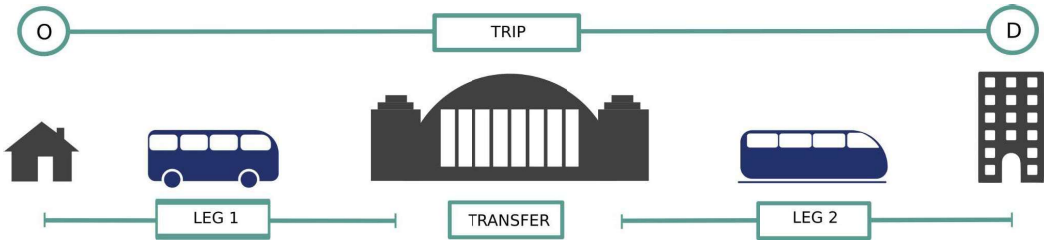
Para paradas de buses se interpolaron puntos cada 200 m sobre su recorrido.

Como margen de tolerancia se escogió 2km.



Concatenación de etapas en viajes

Una vez imputados los destinos de cada etapa, concatena etapas dentro de un mismo viaje con sus respectivos transbordos, utilizando una ventana de tiempo de 2 horas, consistente con el criterio de Red SUBE.



Pérdida de casos

Los procesos de imputación de destino hacen que ciertos datos no puedan ser utilizados.

Tarjetas con una única transacción en el día, transacciones con problemas en la geolocalización.

De las 13 M de transacciones originales, perdemos un 17 %. De esas transacciones no pudimos imputar un destino al 8,5% de las etapas.

Motivo	**Transacciones**	**%**
TRX única por tarjeta	1,008,094	7.5%
TRX duplicadas	775,684	6.4%
Mismo OD	290,869	2.2%
Mala Geolocalización	121,886	0.9%
Total	**2,196,533**	**17.0%**
Sin destino	*949,377*	*8.5%*

Factores de expansión

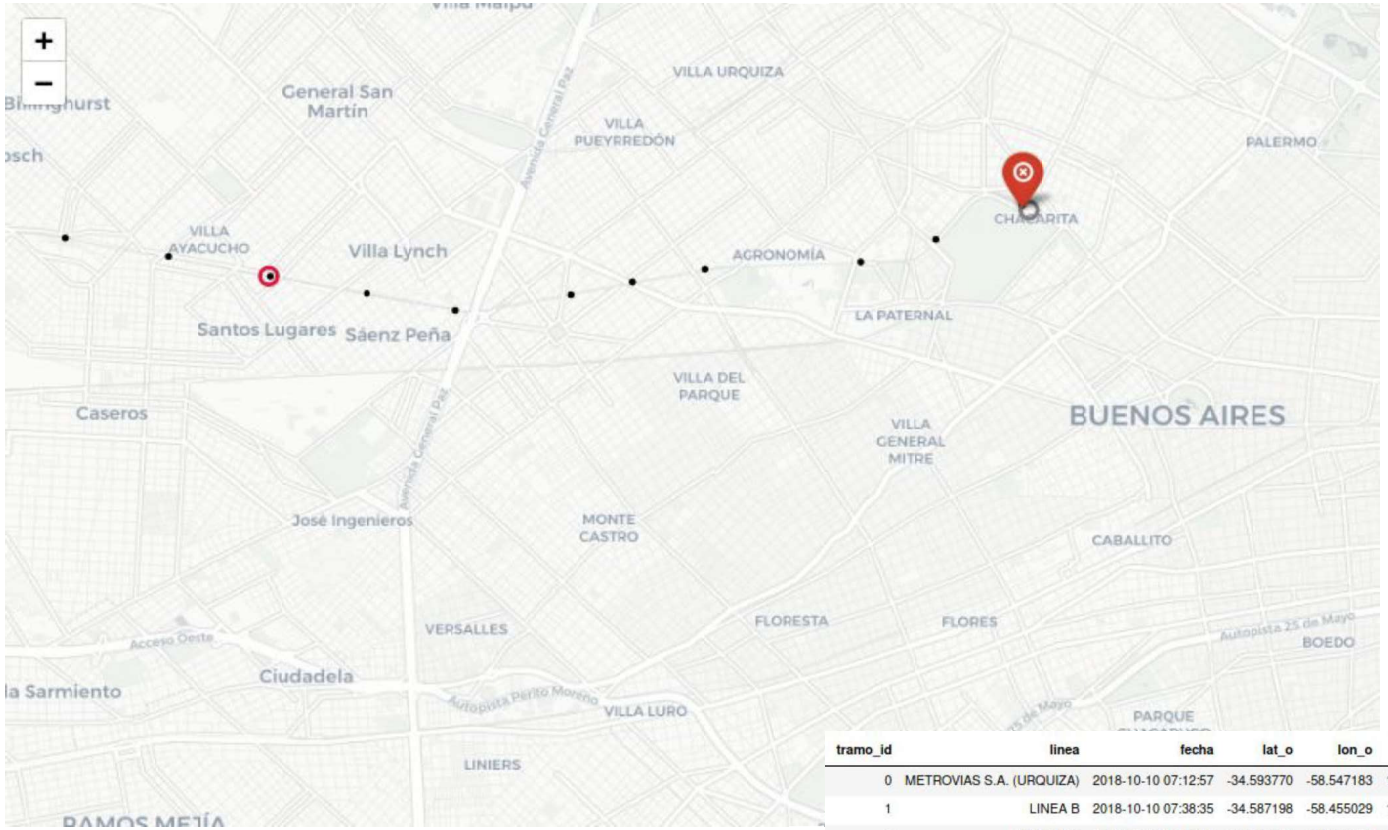
Dado que la pérdida de datos durante las etapas de validación llevan a terminar trabajando con una muestra, se consideraron diversos tipos de factores de expansión para poder trabajar con totales confiables:

Por tarjeta. Este factor expandía a la cantidad total etapas dentro de cada tarjeta que se encuentra en el archivo de transacciones original antes de realizarse la depuración por la validación de datos.

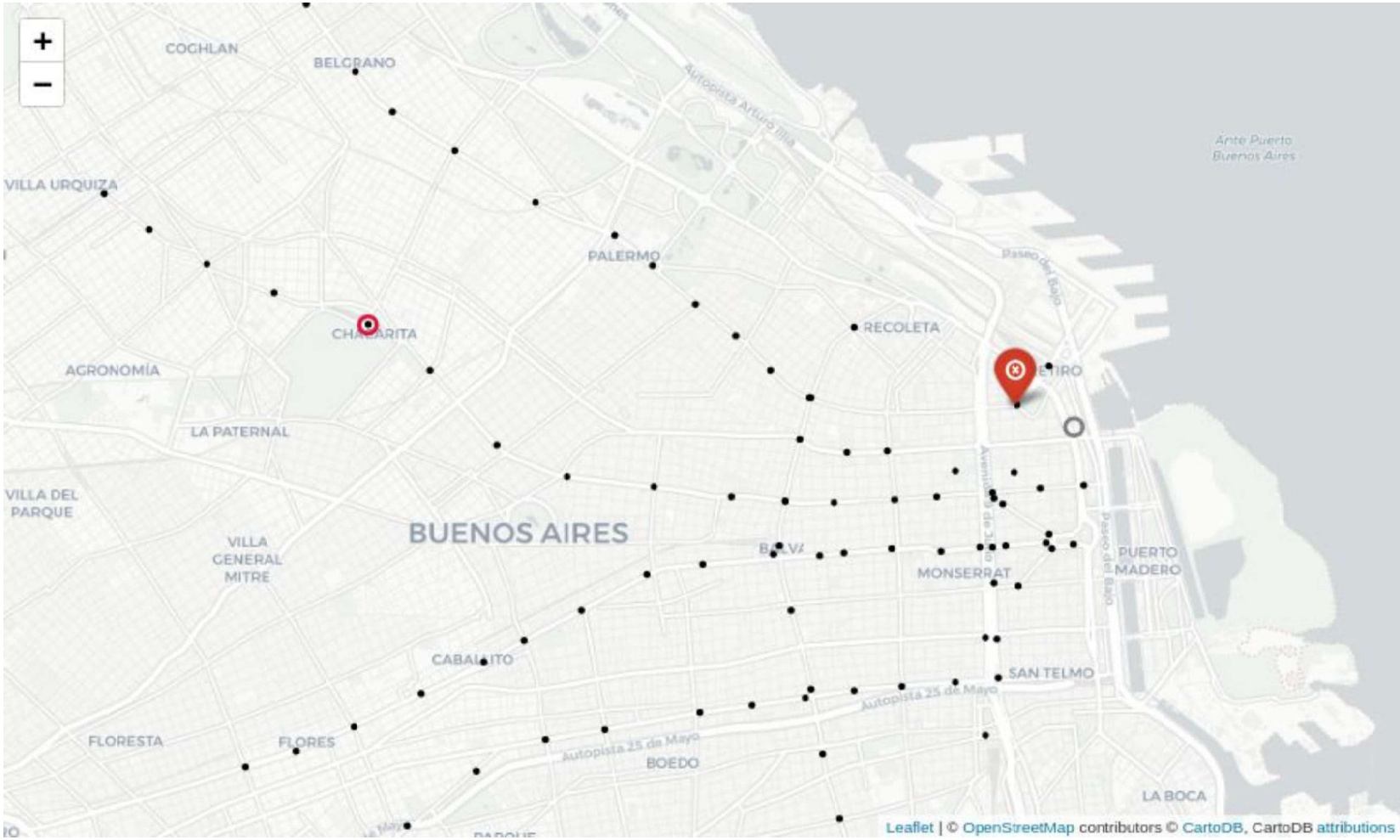
Por línea. Producto de charlas dentro de la SSPMO pensamos otro factor que expande a la cantidad de transacciones por línea que se encuentran en el archivo de transacciones original antes de realizarse la depuración por la validación de datos.

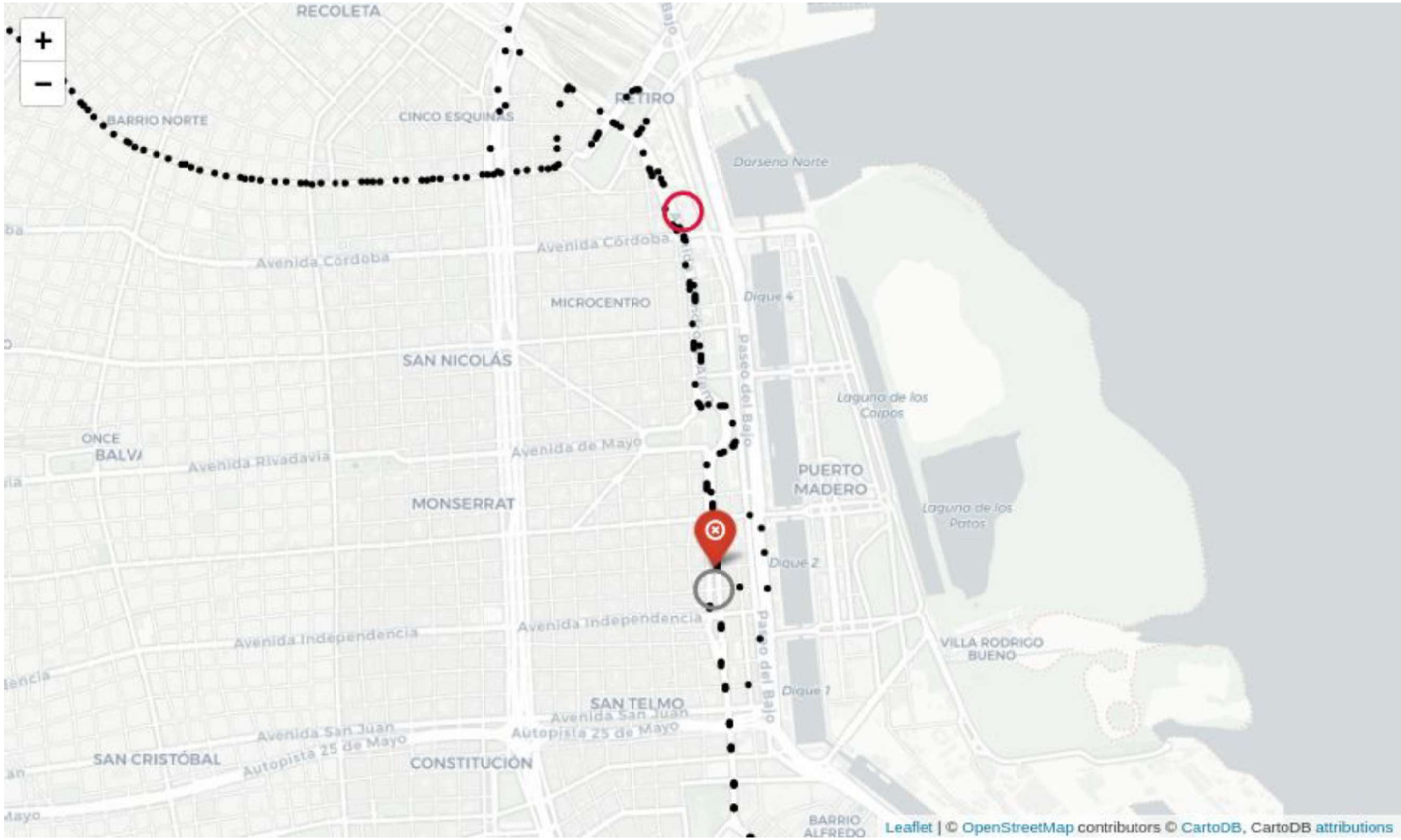
Por línea y hora. A instancias de una charla con SBASE estamos explorando si hay mayor proporción de pérdida de datos con los picos horarios y para reducir este sesgo creando factores de expansión por línea y hora.

Paso a paso de un tour diario



tramo_id	linea	fecha	lat_o	lon_o	delta	h3_o	lat_d	lon_d	h3_d	viaje_id
0	METROVIAS S.A. (URQUIZA)	2018-10-10 07:12:57	-34.593770	-58.547183	1.538000e+12	8bc2e31742ccfff	None	None	8bc2e310ad41fff	0
1	LINEA B	2018-10-10 07:38:35	-34.587198	-58.455029	1.780000e+12	8bc2e310ad46fff	None	None	8bc2e31ad12afff	0
2	LINEA 152	2018-10-10 08:08:15	-34.597240	-58.371000	1.405600e+13	8bc2e31adcf5fff	None	None	8bc2e3113c9cfff	0
3	LINEA 152	2018-10-10 12:02:31	-34.615810	-58.369150	3.810000e+11	8bc2e3113cb1fff	None	None	8bc2e31aca6dfff	1
4	SUBTE	2018-10-10 12:08:52	-34.602989	-58.369930	1.196000e+12	8bc2e31aca6efff	None	None	8bc2e310ad46fff	1
5	METROVIAS S.A. (URQUIZA)	2018-10-10 12:28:48	-34.585117	-58.455304	NaN	8bc2e310ac44fff	None	None	8bc2e31742ccfff	1


COCHLAN
BELGRANO
VILLA URQUIZA
PALERMO
RECOLETA
AGRONOMÍA
LA PATERNAL
VILLA DEL PARQUE
VILLA GENERAL MITRE
BUENOS AIRES
MONSERRAT
PUERTO MADERO
CABALLITO
SAN TELMO
FLORESTA
FLORES
BOEDO
LA BOCA
Autopista Arturo Illia
Autopista 25 de Mayo
Paseo del Bajo
Leaflet | © OpenStreetMap contributors © CartoDB, CartoDB attributions


RECOLETA
BARRIO NORTE
CINCO ESQUINAS
RETIRO
Dársena Norte
Avenida Córdoba
Avenida Córdoba
MICROCENTRO
Dique 4
SAN NICOLÁS
Paseo del Bajo
Laguna de los Cisnes
ONCE
Avenida Rivadavia
Avenida de Mayo
PUERTO MADERO
MONSERRAT
Laguna de los Patos
Dique 2
Avenida Independencia
Avenida Independencia
Paseo del Bajo
VILLA RODRIGO BUENO
Dique 1
SAN TELMO
Avenida San Juan
Avenida San Juan
Autopista 25 de Mayo
Autopista 25 de Mayo
SAN CRISTÓBAL
CONSTITUCIÓN
BARRIO ALFREDO
Leaflet | © OpenStreetMap contributors © CartoDB, CartoDB attributions

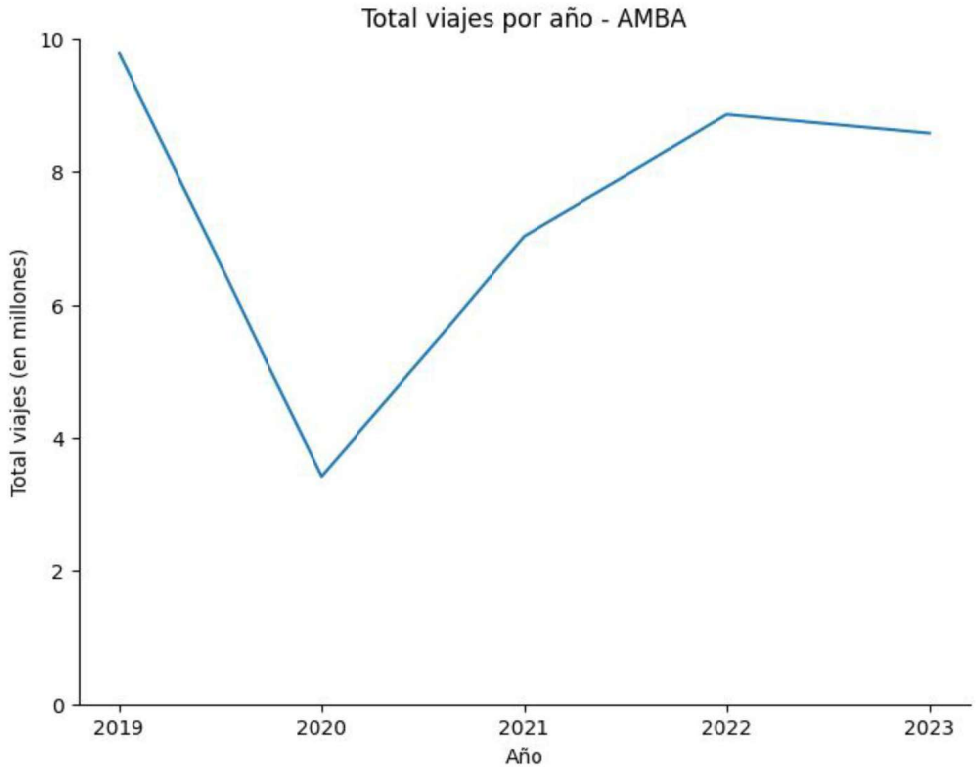
Bibliografía

- Munizaga, M., & C. Palma (2012) Estimation of a Disaggregate Multimodal Public Transport Origin-Destination Matrix from Passive Smartcard Data from Santiago, Chile. Transport Research Part C: Emerging Technologies, Vol. 24, 2012, pp. 9–18.
- Trépanier, M., N. Tranchant, and R. Chapleau (2007). Individual Trip Destination Estimation in a Transit Smart Card Automated Fare Collection System. Journal of Intelligent Transportation Systems, Vol. 11, №1, 2007, pp. 1–14.
- Zhao, J., A. Rahbee, and N. H. M. Wilson (2007). Estimating a Rail Passenger Trip Origin-Destination Matrix Using Automatic Data Collection Systems. Computer-Aided Civil and Infrastructure Engineering, Vol. 22,№5, 2007, pp. 376–387.

Principales resultados

Menos viajes en transporte público post pandemia

Se puede observar que el total de viajes en AMBA en transporte público no se ha recuperado desde la pandemia, pasando de 9,7 millones de viajes a 8,6 millones de viajes. Estos son datos expandidos a partir de la muestra de datos validados.



Principales resultados

Similar proporción de viajes entre CABA y PBA

Por otro lado, el porcentaje de viajes interjurisdiccionales (sumando PBA a CABA y viceversa) osciló en los años del efecto de la pandemia para estabilizarse en los mismos valores pre pandemia en 18%.



Principales resultados

Menos viajes al centro

Si se observa la proporción de viajes al centro (Comunas 1, 2 y 3) se observa que hubo una lenta recuperación desde 2020, pero no total. Pasó del 21,4 % en 2019 al 18,9% en 2023 para el pico AM.

Esto sobre una masa total de viajes que también disminuyó de 2019 a 2023.

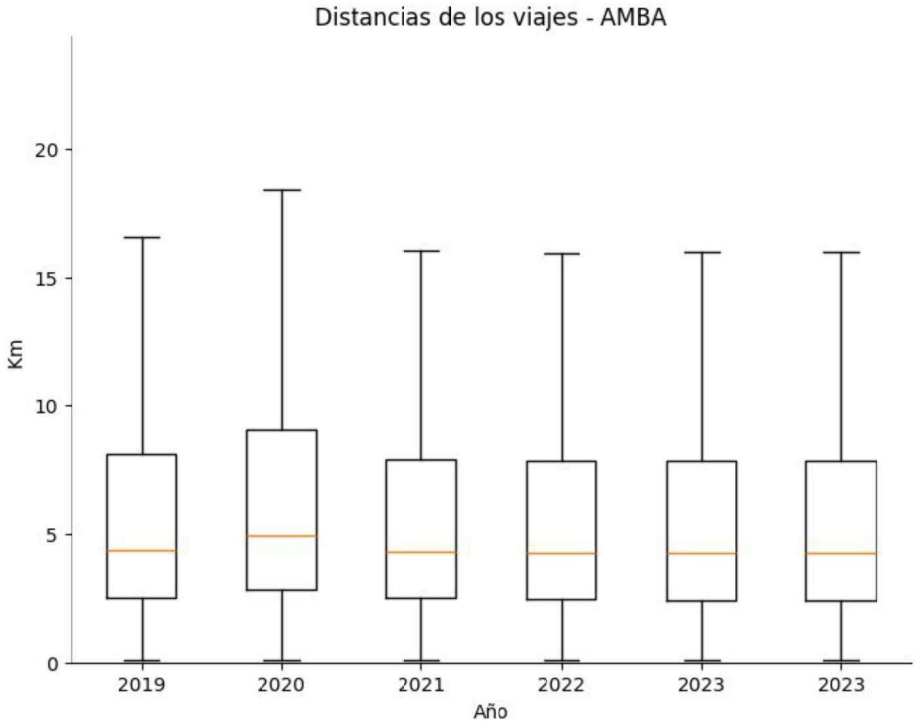


Principales resultados

Distancias similares

Al observar las distancias se encuentra con que la pandemia implicó un leve aumento de las distancias promedio (quizas viajes de cercanía como los escolares que no se hicieron).

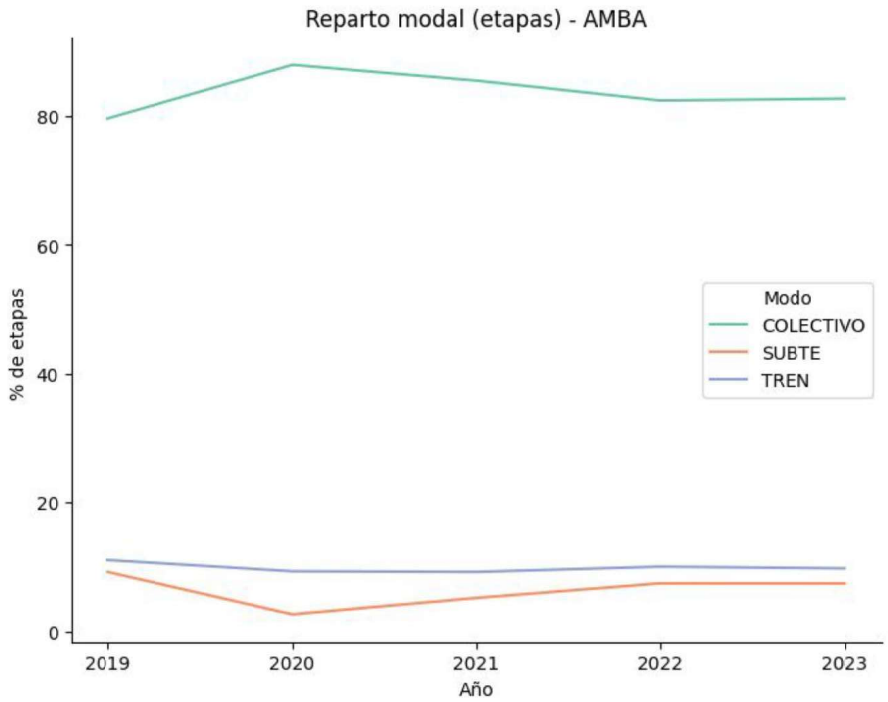
Pero luego se recuperan con una mediana inferior a los 5 km y un 75% de los viajes con distancias inferiores a 8 km.



Principales resultados

Menos etapas en subte

Cuando se observa el reparto modal de todas las etapas de AMBA se observa una caída del subte en 2020 y su lenta recuperación pero por debajo de los valores de 2019 (9,3% y 1,2 M a 7,46 % y 0,86 M).

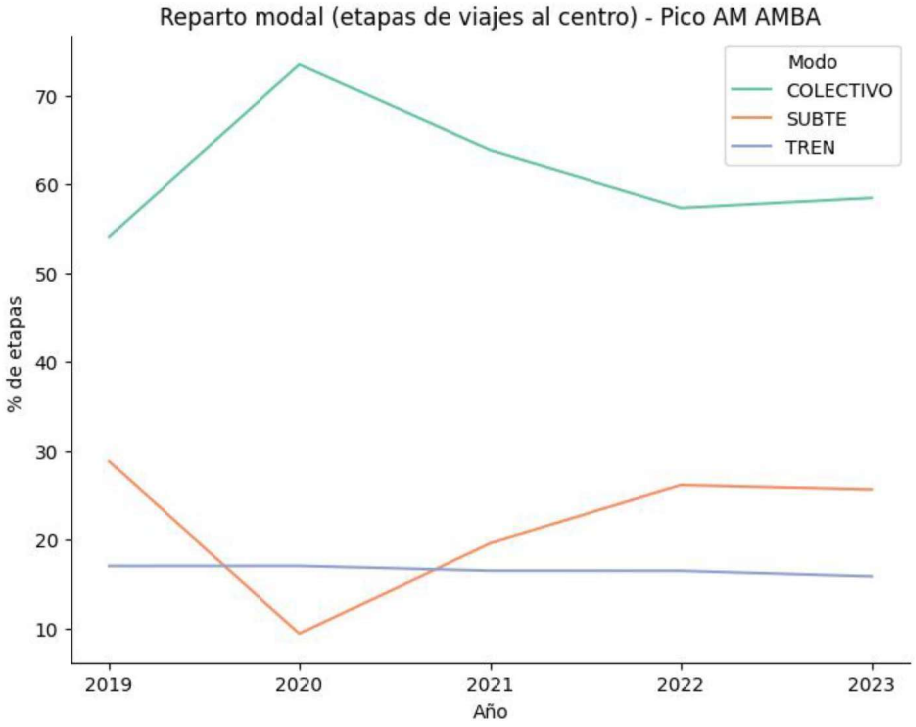


Principales resultados

Ligero aumento del colectivo en los viajes al centro en detrimento del subte

Al observar solo las etapas de los viajes al centro (Comunas 1, 2 y 3) para el Pico AM se observa el movimiento en espejo del subte y del colectivo en 2019.

Ya en 2023 el colectivo parece haber emergido con mayor modal que el subte en esos viajes con respecto a 2019. El colectivo pasó de 4,1 k etapas (54 %) en 2019 a 3,4 k etapas (58 %) mientras que el subte pasó de 2,2 k etapas (29 %) en 2019 a 1,5 k etapas (26 %).

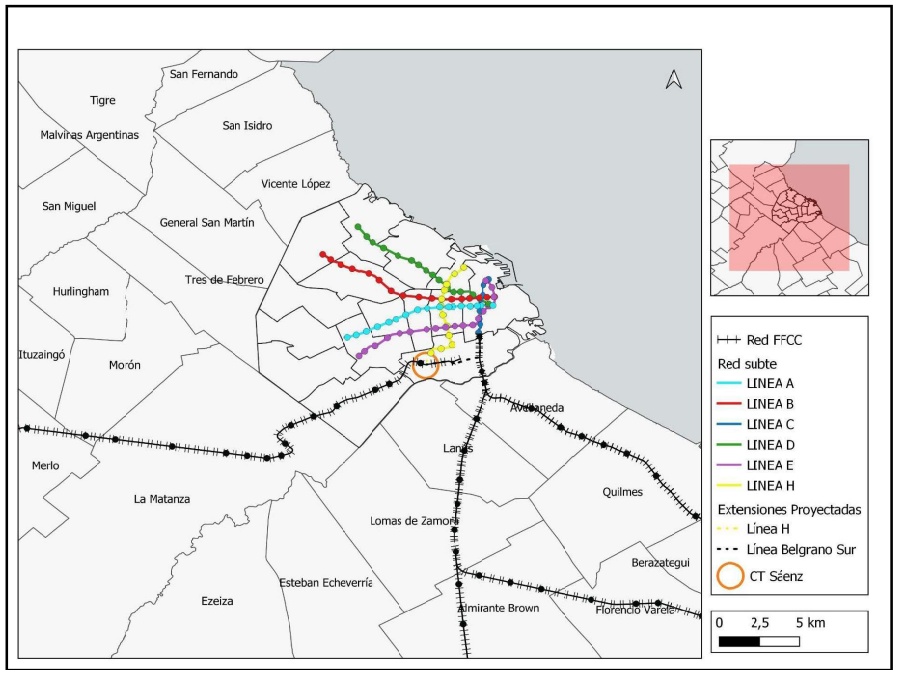


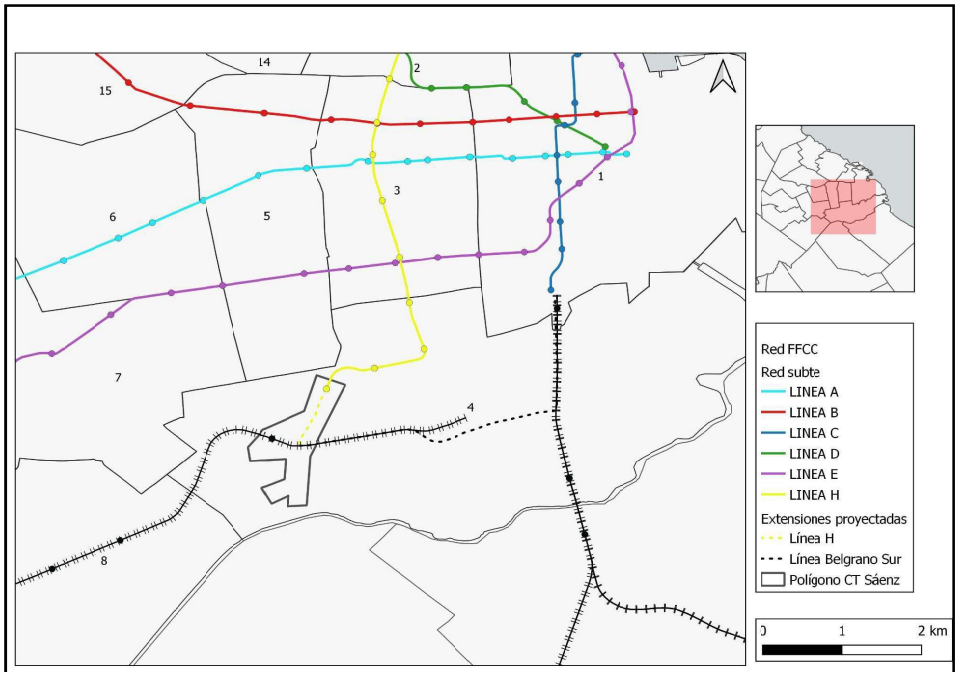
Segunda parte - Casos de uso

1. Transbordos en Saenz

Objetivos

- Describir los patrones de los viajes que transbordan en el Centro de Transbordo (CT) de Saenz en Nueva Pompeya.





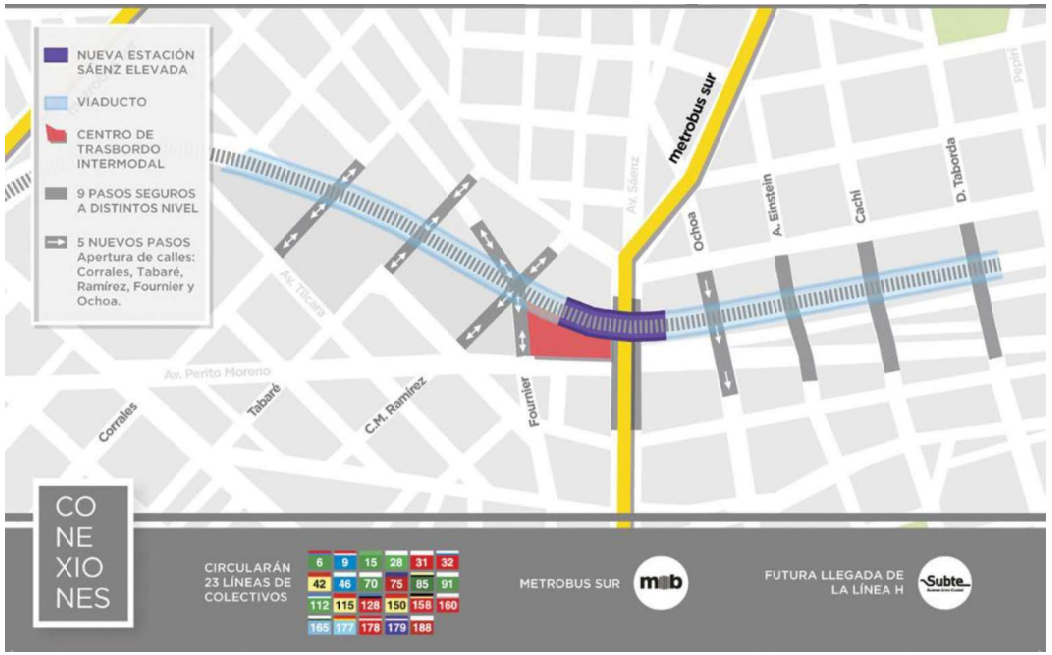
Centro de transbordo Saenz

Presencia de todos los modos:

- Colectivo
- MTB
- Tren
- Subte

Incluye dos proyectos de extensiones:

- Belgrano Sur a Constitución
- Linea H a Saenz



Validación con ENMODO 2018

- Del dataset se obtiene un total de 8,9 millones de viajes en transporte público (12 millones de etapas) para todo el AMBA.
- Viajes **con OD** en el CT: 75 mil viajes (89 mil etapas)
- Viajes **con transbordo** en el CT: 43 mil viajes (100 mil etapas)

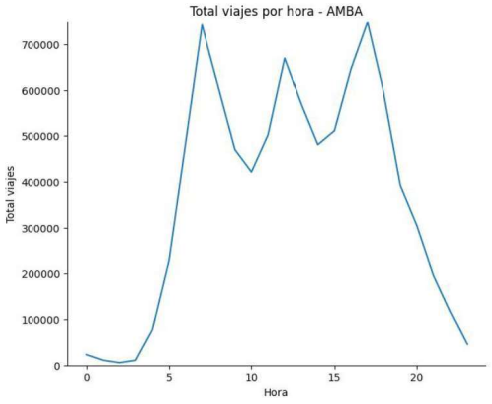
SUBE 2022

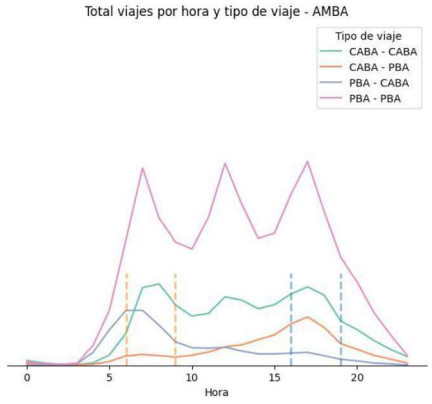
Origen	Destino	Total	%
CABA	**CABA**	2.125.979	24,0 %
	PBA	762.317	8,6 %
PBA	**CABA**	792.884	8,9 %
	PBA	5.179.563	58,5 %

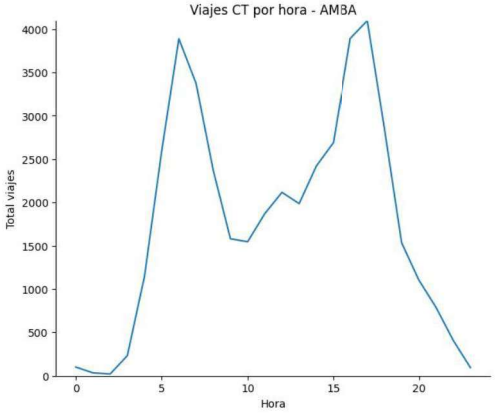
ENMODO 2018

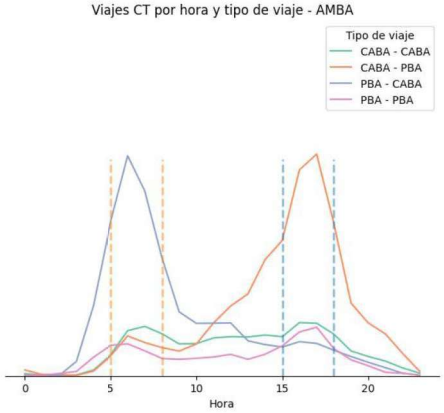
Origen	Destino	Total	%
CABA	**CABA**	2.292.499	20,7 %
	PBA	1.000.504	9,1 %
PBA	**CABA**	995.512	9,0 %
	PBA	6.764.557	61,2 %

Perfil horario, sentidos y picos - Viajes CT







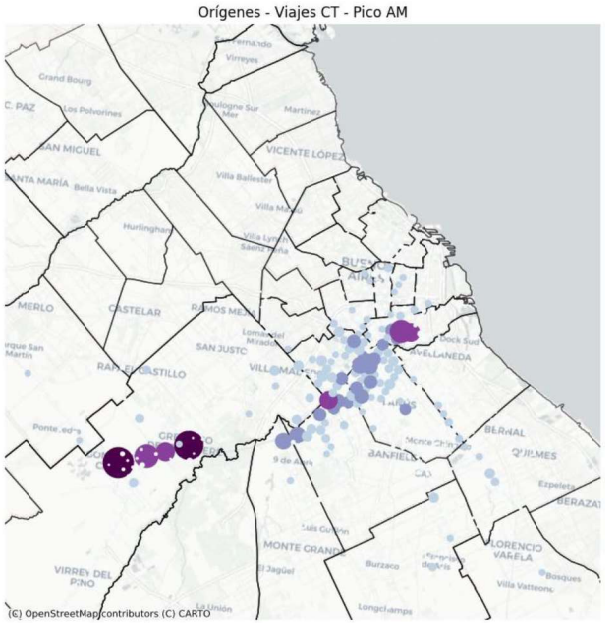


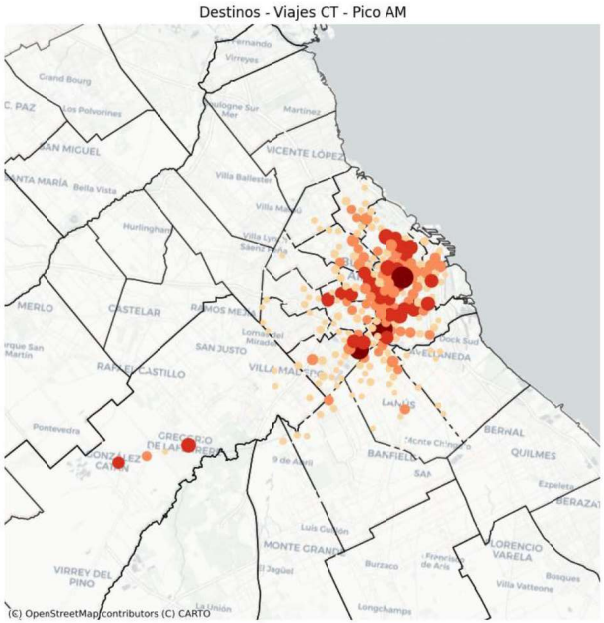
Los viajes del CT tienen un claro perfil interjurisdiccional con picos muy marcados a la mañana y a la tarde.

El sentido de los picos también es muy claro:

- Pico AM es **entrante** a CABA 12 mil viajes (29%).
- Pico PM es **saliente** de CABA 14 mil viajes (32 %).

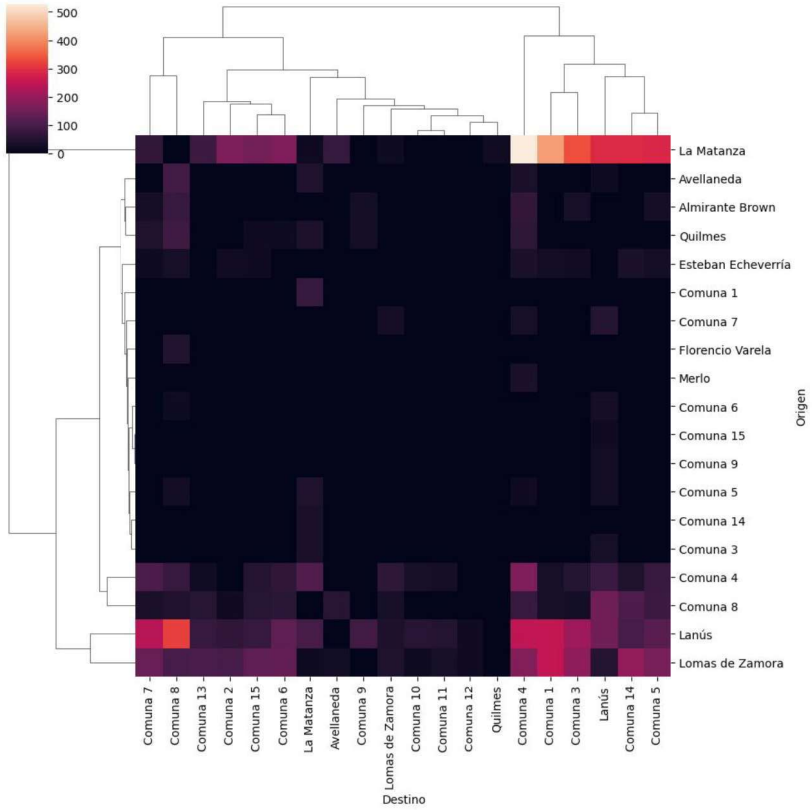
Principales orígenes y destinos -Viajes CT - Pico AM

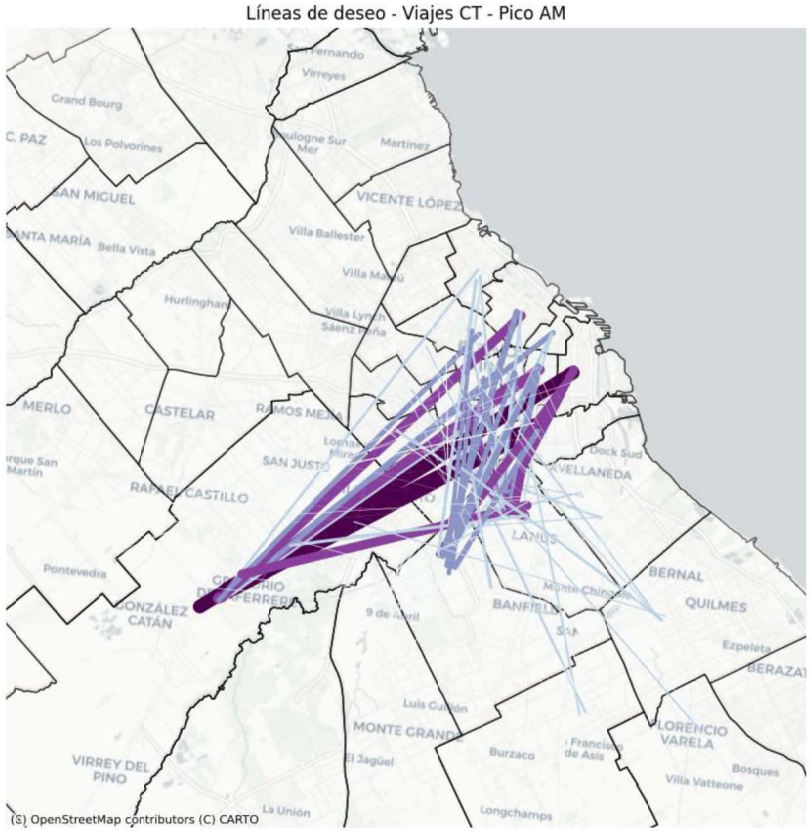




Departamento	Destinos
Comuna 4	1.623
Comuna 1	1.089
Lanús	1.047
Comuna 8	1.022
Comuna 3	955
Comuna 5	845
Comuna 14	797
Comuna 7	744
Comuna 6	639
La Matanza	617

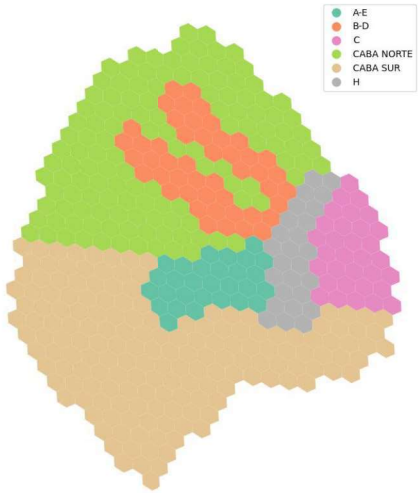
Matriz OD - Viajes CT - Pico AM





Destinos por zonas de CABA - Pico AM

Se crearon zonas de análisis en CABA para agrupar destinos en función de las posibles combinaciones con extensiones del Belgrano Sur y de la Línea H

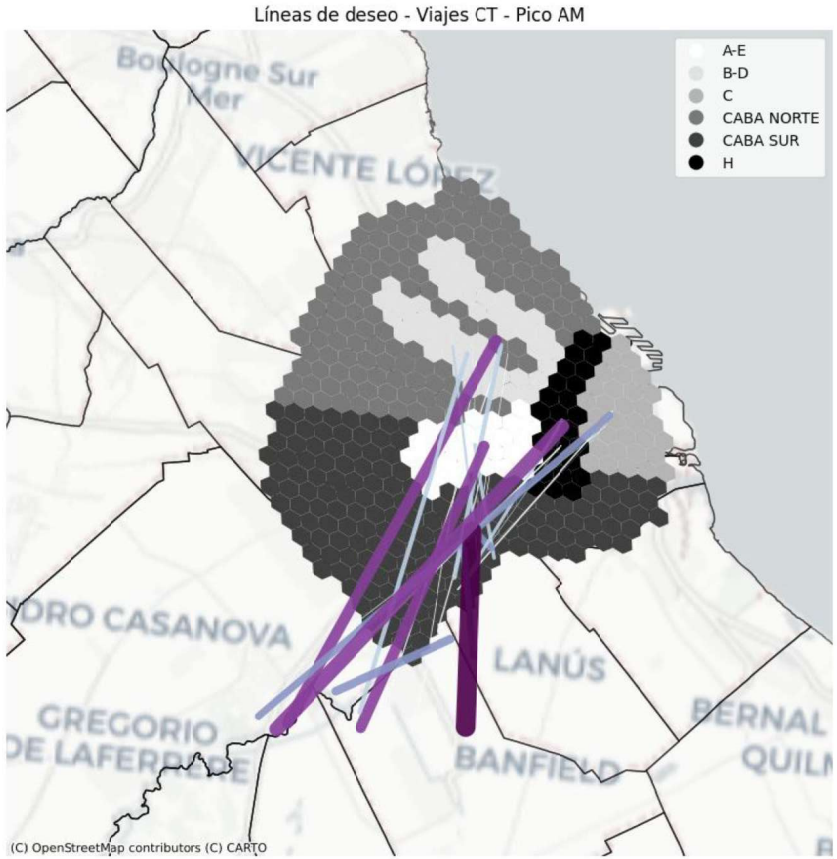


Zona de destino	Viajes
CABA SUR	2.346
H	1.904
B-D	1.669
A-E	1.553
PBA	1.348
C	957
CABA NORTE	737

Destinos por zonas de CABA - Pico AM

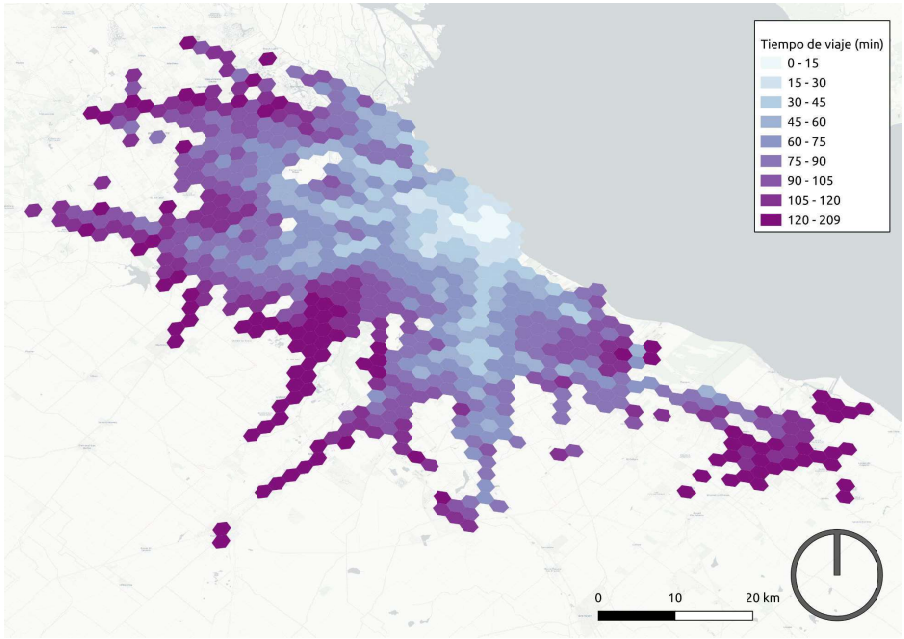
Los destinos de los viajes que transbordan en el CT y tienen por destino la zona de influencia de la línea C y la zona centro (destino de la extensión del Belgrano Sur) son minoritarios.

Las zonas de influencia de la Línea H y B-D tienen mayor peso.



Casos de Estudio - Isocronas

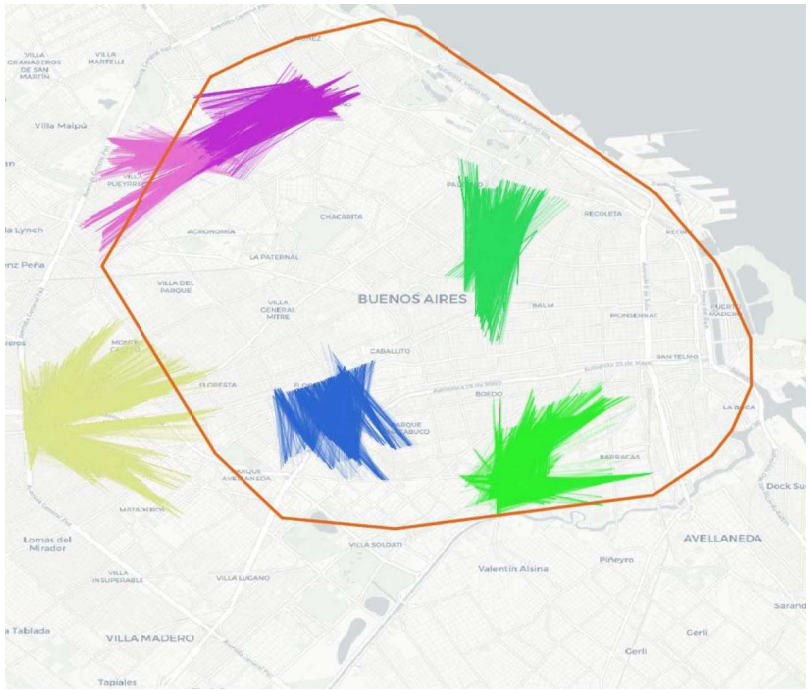
El objetivo de este trabajo fue obtener un mapa de isocronas para viajes a la zona cercana al obelisco. Se dividió el AMBA en una serie de grillas hexagonales de aproximadamente 1200 m de lado. Para cada centroide de la grilla se calculó el tiempo de viaje en transporte público a la zona lindante al obelisco utilizando



Casos de Estudio - Clusters de viajes de corta distancia

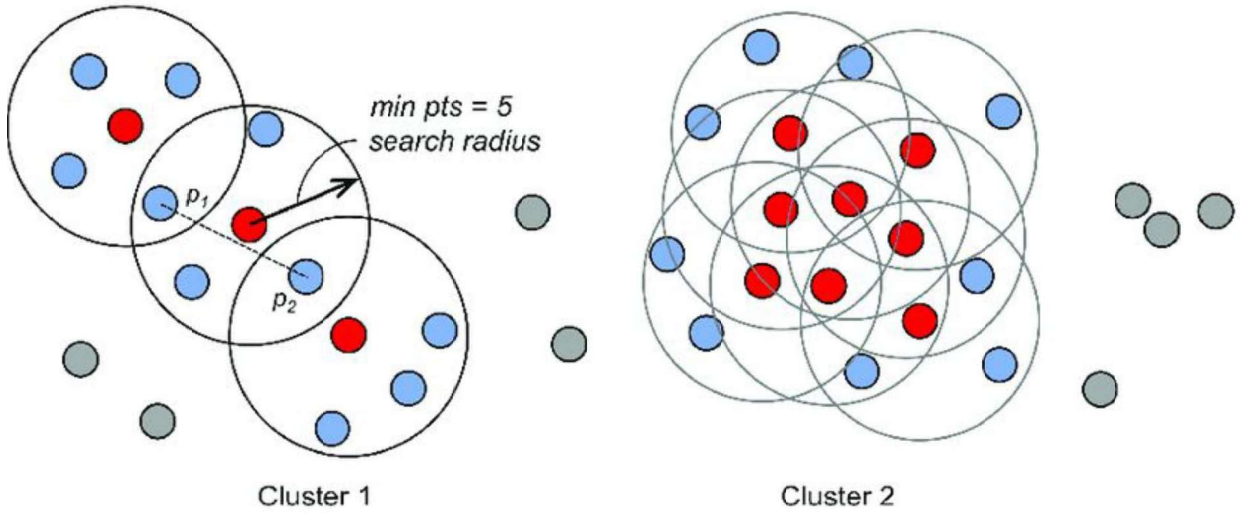
Detección de clusters de viajes de corta distancia para detectar corredores con demanda potencial para micro-movilidad.

Se tomaron viajes con distancias menores a 5 km y mediante clusterización con DBSCAN se identificaron posibles corredores.



Estudios de caso - Clusterizando viajes con DBSCAN

Método de clusterización basado en densidad espacial. Extrae la cantidad de grupos de los datos. Sensible a los parámetros (min samples y eps)



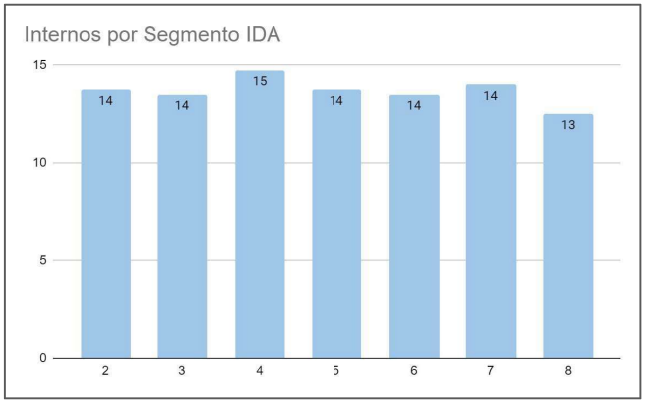
Casos de estudio - Internos por segmento, hora y sentido

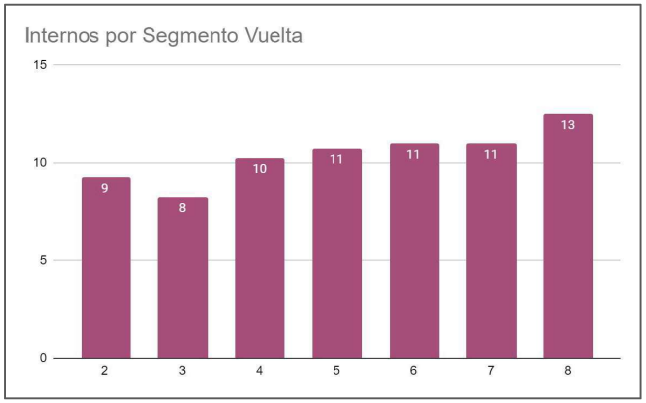
Si tomamos el pico matutino para la línea 99 si se ve como se despachan los colectivos en cada sentido y como hay distinta cantidad de servicios atravesando cada segmento, sobre todo a la vuelta.





Internos por sentido y segmento - pico matutino. (Sin dividir por ramal)





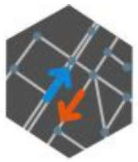
Sentido	Segmento	Prom Int Unicos
VUELTA	2	9
VUELTA	3	8
VUELTA	4	10
VUELTA	5	11
VUELTA	6	11
VUELTA	7	11
VUELTA	8	13

Sentido	Segmento	Prom Int Unicos
IDA	2	14
IDA	3	14
IDA	4	15
IDA	5	14
IDA	6	14
IDA	7	14
IDA	8	13

Casos de estudio - Orígenes por parada y sentido

Todavía en proceso, este producto puede cuantificar para un determinado rango horario la demanda de cada parada por sentido para las paradas dentro de CABA.



urbantrips 

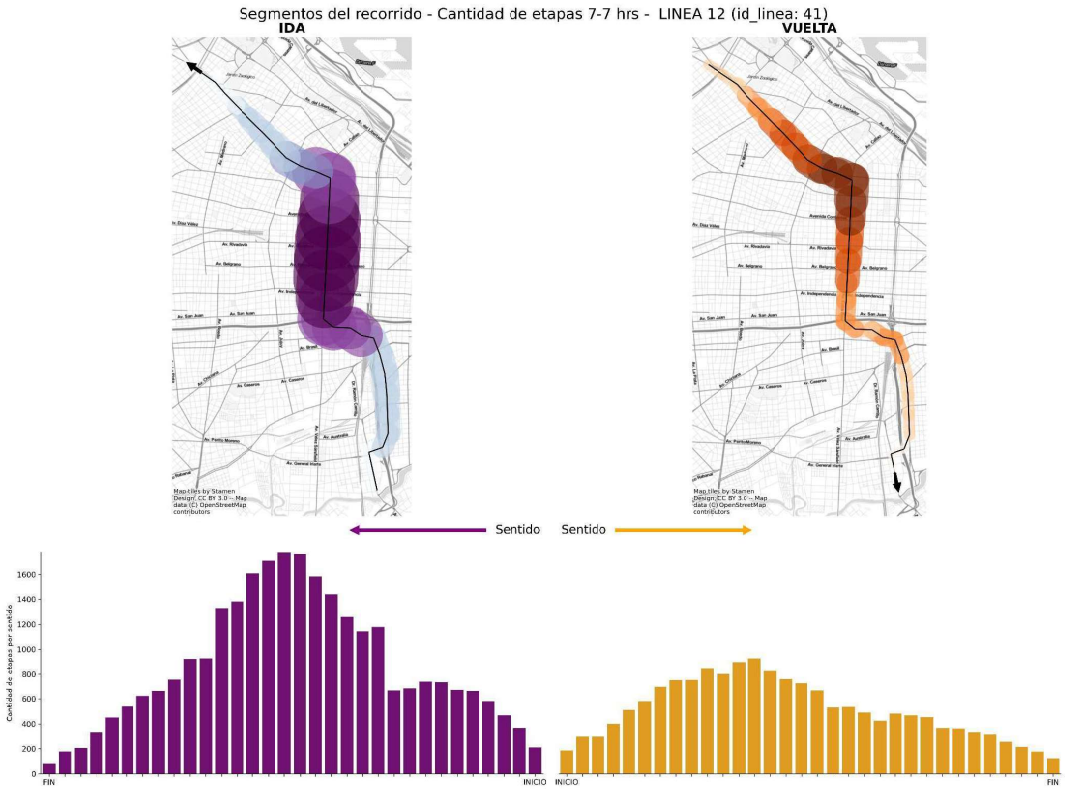
Uno de los objetivos para 2024 es crear una instancia de Urbantrips con datos de una semana de AMBA 2023.

Urbantrips es una librería python de código abierto desarrollada por el BID para convertir datos de transacciones de tarjetas de pago electrónico en un modelo de datos de transporte de etapas y viajes con destinos y transbordos.

Su principal ventaja es que toma datos de la oferta al incorporar las tablas de posicionamiento de los vehículos. Esto permite calcular indicadores operativos que contemplen tanto oferta como demanda.

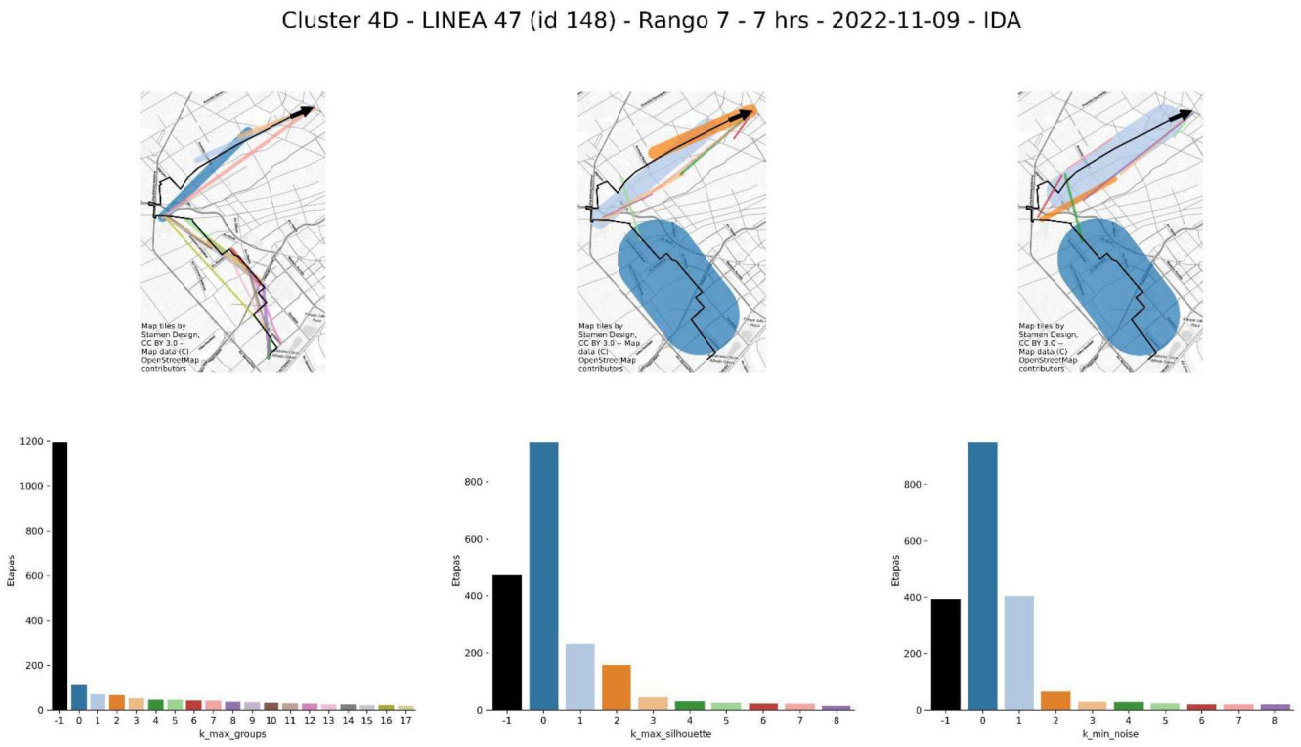
Carga por tramo

Segmentando el recorrido de una línea en una cantidad de tramos se puede obtener la demanda de cada tramo, computando la cantidad de etapas que atravesaron, se subieron o se bajaron en ese segmento del recorrido en determinado rango horario



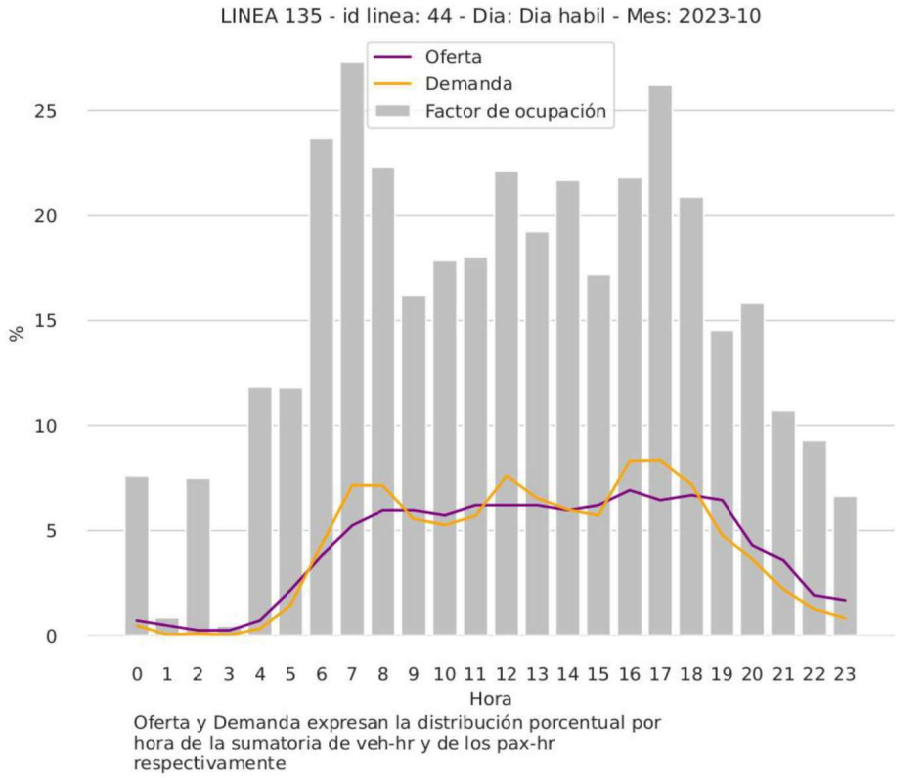
Clusters de viajes

Se puede clusterizar patrones de etapas comunes en una línea, identificando potenciales subtramos donde un refuerzo es necesario o puede acortarse el recorrido.



KPI operativos

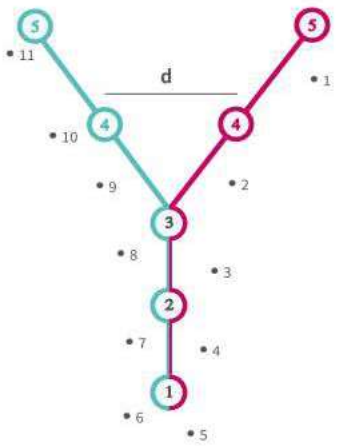
Puede computar indicadores como el IPK o Factor de Ocupación para todas las líneas.



Clasificación de servicios

Componiendo el recorrido de una línea en grafos (donde los ramales son subgrafos) es posible clasificar correctamente los servicios ahí cuando los choferes no abren y cierran el servicio en cabecera como corresponde.

Esto permitirá avanzar en temas como frecuencias y regularidad de servicio. A su vez potencialmente clasificar cada servicio en el ramal realmente prestado.



id	orden A	orden B	servicio
1	5	NaN	1
2	4	3	1
3	2	2	1
4	2	2	1
5	1	1	1
6	1	1	1
7	2	2	2
8	3	3	2
9	3	4	2
10	3	4	2
11	NaN	5	2

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31396331-GCABA-SSPMSV

Buenos Aires, Martes 7 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN s/ Resolución 124/2026 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.-

---

Al Sr. Gerente

Gerencia Operativa Asuntos Legislativo

Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa

Joaquín Giannuzzi

S_____/_____D

Me dirijo a Usted, en mi carácter de Subsecretario de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, área dependiente de la Secretaría de Transporte, del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, con referencia al requerimiento de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediante Resolución 124/2026.

En tal sentido, y a fin de dar respuesta a lo solicitado se remiten los siguientes informes: IF-2026-31195874-GCABA-DGTCP elaborado por la Dirección General Transporte Colectivo de Pasajeros, obrante en el orden 10; el IF-2026-31303195-GCABA-DGDPM, confeccionado por la Dirección General Diseño y Planificación de la Movilidad, vinculado en el orden 12; y el IF-2026-31394262-GCABA-DGSVI elaborado por la Dirección General Seguridad Vial, obrante en el orden 14, todas ellas áreas dependientes de esta Subsecretaría

Habiendo dado cumpliento con lo requerido, se remiten las presentes actuaciones en prosecución del trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 17:28:14 -03:00

Antonio David Cortés
Subsecretario
SUBSECRETARIA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 17:28:15 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Providencia

Número: PV-2026-31518170-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096-GCABA-DGCCN

DIRECCIÓN GENERAL COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

GERENCIA OPERATIVA ASUNTOS LEGISLATIVOS

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en mi carácter de Director General de la Dirección General Técnica, Administrativa y Legal del Ministerio de Movilidad e Infraestructura, en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° 124/2026.

A tal efecto, se hace saber que se encuentra vinculado a Orden N° 10 el Informe IF-2026-31195874-GCABA-DGTCP de la Dirección General Transporte Colectivo de Pasajeros, a Orden N° 12 el Informe IF-2026-31303195-GCABA-DGDPM de la Dirección General de Diseño y Planificación de la Movilidad, a Orden N° 14 el Informe IF-2026-31394262-GCABA-DGSVI de la Dirección General de Seguridad Vial y a Orden N° 16 el Informe IF-2026-31396331-GCABA-SSPMSV de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial.

Saluda a Ud. cordialmente;

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 12:41:43 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 12:41:43 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-33839817-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 24 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25303096- -GCABA-DGCCN s/ Res 124/2026 - INFORMES VINCULADOS A LA POLÍTICA DE MOVILIDAD DEL GCABA.

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
SECRETARÍA PARLAMENTARIA

De acuerdo con lo informado por los organismos intervinientes mediante IF-2026-31195874-GCABA-DGTCP, IF-2026-31303195-GCABA-DGDPM, IF-2026-31394262-GCABA-DGSVI y IF-2026-31396331-GCABA-SSPMSV, se comunica que la Resolución 124/2026 de esa Legislatura fue respondida mediante PV-2026-31518170-GCABA-DGTALMMI. En tal sentido, se remite la presente nota por intermedio de la Dirección General de Coordinación y Consolidación Normativa

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.24 16:24:59 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.24 16:24:59 -03:00