

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE DE BUENOS AIRES: ESCENARIOS A PARTIR DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM)

Martín Blas Orduna

CETAM/FADU/UBA

martinorduna@yahoo.com.ar

Antecedentes internacionales y locales previos a la ATM

Antecedentes internacionales

Existen importantes antecedentes de coordinación de la planificación y gestión metropolitana del transporte en el mundo. Pero más allá de una mera enumeración, interesa destacar los efectos positivos que han tenido sobre la movilidad de sus metrópolis.

Transport for London, La Régie Autonome des Transports Parisiens o el Consorcio Regional de Transportes de Madrid son ejemplos exitosos de coordinación de la política pública metropolitana en las ciudades de Londres, París y Madrid, respectivamente.

Si nos detenemos en el último caso, y eligiendo una variable como es la evolución de la demanda de pasajeros, fundamental para la evaluación del desarrollo sostenible de la movilidad urbana, puede observarse en el Gráfico 1, una correlación directa que tiene la curva de la demanda con la calidad institucional de la planificación y gestión del transporte metropolitano de Madrid: en función de la creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid a partir de 1985, un organismo destinado a regular todo el transporte público de la capital española, hubo un antes y un después, de caída y evolución positiva de la demanda que se consolidó a lo largo del tiempo.

Figura 1. Demanda de transporte público de Madrid 1974 – 1993.



Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Y a su vez, la oferta de transporte público, tomando como caso la red del metro de Madrid, comenzó a expandirse sin interrupción hasta llegar en la actualidad a casi 300 km. de red y más de 300 estaciones, lo que la ubica en el octavo lugar del mundo en cuanto a la longitud de la red por detrás del metro de Nueva York, Londres, Pekín, Guangzhou, Seúl, Shanghai y Moscú y en el quinto lugar, según la cantidad de estaciones, luego de Londres, Nueva York, Shanghai y París.

La hipótesis de que la creación de una Autoridad de Transporte en una metrópoli, determina una calidad institucional que permite una mejora en la gestión y la puesta en marcha de un proceso de planificación beneficioso para la movilidad urbana se aplica y verifica para el caso de Madrid, y a su vez este proceso tiene que ver con la vida democrática de un país; recordemos que en 1985 se cumplía la primera década de la vuelta a la democracia en España, tras la muerte de Franco y la asunción al trono del Rey Juan Carlos.

Es decir, la búsqueda de un consenso para la concreción de una Autoridad, Ente o Agencia, según el formato que se defina, vale la pena, en tanto redituará en un beneficio para la movilidad y la comunidad metropolitana en general.

Se supone también, que este mismo organismo es de por sí, una buena práctica, que llevan adelante aquellas ciudades cuyos gobiernos han tomado la decisión política de poner en marcha una planificación sustentable de la movilidad.

Y además tiene determinadas misiones y funciones estratégicas del sector, entre las cuales podríamos nombrar tres, que hicieron exitoso el modelo del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM):

- a. Planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público, operando un sistema tarifario integrado para los municipios de la Comunidad de Madrid que se adhieran voluntariamente al CRTM;

- b. Coordinación de todos los modos y empresas operadoras que prestan servicios en Municipios adheridos, proporcionando un sistema multimodal de servicios de transporte público, con más de 5 millones de desplazamientos diarios;
- c. Seguimiento y monitoreo de la oferta y de la demanda del transporte de la Comunidad de Madrid, garantizando la calidad del servicio y la mejor atención a los usuarios.

La adhesión voluntaria de los municipios y la posibilidad de ingresar al Consorcio fue una estrategia que desde el primer momento permitió contar rápidamente con la adhesión de la mayoría de los gobiernos locales madrileños.

También se sumaron e integran el CRTM las principales empresas públicas de transporte masivo y de capacidad intermedia (metro, ferrocarril y buses) y empresas privadas del autotransporte público de pasajeros.

Antecedentes locales

Propuesta del Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM)

La creación de una Autoridad Metropolitana de Transporte (AMT) a través de un “Consejo de Transporte Metropolitano” (EPTRM, 1973) fue presentada en la publicación del EPTRM como Anteproyecto de Ley.

Entre los objetivos del Consejo se mencionaban:

- a) “Inducir las hipótesis de desarrollo urbano aprobadas por las autoridades competentes;
- b) Tender a la reducción del costo social del sistema, asegurando su máxima eficiencia y seguridad;
- c) Crear condiciones satisfactorias de transporte para nuevas urbanizaciones;
- d) Asegurar un correcto nivel de comodidad e higiene a los pasajeros en todos los medios de transporte público;
- e) Tender a la adopción en los distintos medios de transporte de técnicas modernas en materia de concepción, equipamiento y explotación;
- f) Mejorar las vinculaciones del Área Central con las áreas suburbanas y con los barrios de la Capital Federal;
- g) Desarrollar vinculaciones preferenciales entre los centros secundarios de la Región, sin necesidad de atravesar el Área Central;
- h) Mejorar la eficiencia del Sistema actuando sobre los factores productivos de cada uno de los medios de transporte;

- i) Mantener el Sistema de Transporte dentro de un marco de competencia regulado”.

Estrictamente, en materia de planeamiento, el proyecto de Ley del EPTRM, en su artículo 4º, definía que el Consejo “deberá:

- a) Definir redes primarias de servicios de transporte de interconexión entre el Área Central y el Conurbano y entre el Área Central y los principales centros de Capital Federal, fijando el medio y la modalidad operativa con que debe satisfacerse la necesidad pública.
- b) Definir una red primaria del servicio de transporte de interconexión entre zonas del Conurbano, dando prioridad a los principales centros secundarios de la aglomeración, fijando el medio y la modalidad operativa con que debe satisfacerse la necesidad pública;
- c) Definir una red secundaria de servicios de transporte de convergencia hacia las redes primarias, fijando el medio y la modalidad operativa con que debe satisfacerse la necesidad pública, asegurando la coordinación entre medios, mediante centros de intercambio o transferencia de pasaje;
- d) Definir en autotransporte público de pasajeros la empresa tipo, según la modalidad de tráfico que deba satisfacer;
- e) Seleccionar los proyectos de inversión, mediante análisis de complementación y concurrencia, y el uso de criterios de evaluación;
- f) Mejorar la utilización de la capacidad existente, tendiendo a la desaparición de la ociosa;
- g) Mejorar la utilización del equipo actuando sobre la programación de los servicios, incrementando el kilometraje anual recorrido, el coeficiente de disponibilidad y la carga por unidad de equipo;
- h) Mantener la participación del Estado en la prestación del sistema de transporte;
- i) Fijar las bases de una política tarifaria tendiente a regular los tráficos que cada medio deba satisfacer”.

Vale resaltar que el mencionado proyecto de Ley también se refería a un “Fondo de Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires” el cual debía ser administrado por el Consejo.

La crisis institucional del país, en la cual se sumergió durante la década del ’70, dejó inconclusa la obra del EPTRM, la que quedó latente hasta la vuelta a la democracia. En efecto, en los ’90 ingresa al Congreso un proyecto del Poder Ejecutivo para crear un “organismo autárquico interjurisdiccional” (Congreso Nacional, 1993) denominado Autoridad del Transporte del Área Metropolitana (ATAM). El artículo 5º de este nuevo

proyecto de Ley fijaba que el cometido de la ATAM iba a estar “orientado a la finalidad de brindar a la comunidad un sistema, de transporte eficiente, económico, seguro y subordinado al planeamiento del desarrollo del área y a las normas de la política ambiental nacional.” Y debería cumplir con los siguientes objetivos:

- a) Inducir el cumplimiento de las hipótesis de desarrollo urbano fijadas para el área;
- b) Tender a la reducción del costo social del sistema, procurando su máxima eficiencia y seguridad;
- c) Asegurar a los usuarios un correcto nivel de comodidad, higiene y seguridad en todos los medios de transporte público;
- d) Dar prioridad al transporte público;
- e) Coordinar, regular e integrar los distintos medios del sistema para que satisfaga las necesidades de movilidad de la población;
- f) Crear condiciones satisfactorias de transporte a las nuevas urbanizaciones;
- g) Mejorar las vinculaciones del área central con las áreas suburbanas;
- h) Desarrollar vinculaciones preferenciales entre los centros secundarios del área, sin necesidad de atravesar el área central de la misma;
- i) Mejorar y consolidar los centros de transbordo intra e intermodales, facilitando la movilidad e información de los usuarios;
- j) Promover la adopción de distintos medios transporte de técnicas modernas en materia de diseño, equipamiento y explotación;
- k) Reducir enérgicamente la ocurrencia de accidentes y el deterioro del medio ambiente causados por la actividad del transporte;
- l) Fomentar el uso racional de los recursos energéticos que reduzcan la contaminación o que favorezcan la sustitución de los insumos críticos para el país o los no renovables;
- m) Promover la capacitación y especialización de los recursos humanos pertenecientes a los operadores del sistema.”

Como puede observarse, varios objetivos son similares a los del proyecto del ETRM, pero cambia el concepto de “región” por “área” y aparece la idea de sostenibilidad del sistema a través de la reducción drástica de accidentes, el uso racional de la energía y la capacitación de los recursos humanos. El proyecto se trató y tuvo dictamen de la Comisión de Transportes, de Asuntos Administrativos y Municipales, de Asuntos Constitucionales y de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Senadores, pero no pudo tener aprobación de la misma, por lo que

el proyecto no prosperó en el ámbito legislativo hasta que en 1998 se sancionó la Ley N°25.031, que creó el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM).

El artículo 5° de la Ley N°25.031 fijaba como atribuciones del Directorio del ECOTAM:

- a) Proponer políticas, planes y programas de coordinación del sistema del transporte urbano del área a las respectivas autoridades jurisdiccionales;
- b) Proponer las normas reguladoras del funcionamiento y control del sistema;
- c) Proponer los regímenes tarifarios y de subsidios al usuario ferroviario de superficie y subterráneo, otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de transporte interjurisdiccional del área;
- d) Dictaminar -cuando una de las jurisdicciones lo solicite-, respecto de los proyectos de las decisiones, los planes de obra o de desarrollo urbano que interesen o afecten al sistema de transporte urbano del área;
- e) Elaborar un reglamento de organización y funcionamiento dentro de los treinta (30) días de constituido y elevarlo a los organismos competentes de la superioridad para su aprobación;
- f) Elaborar anualmente el presupuesto de gastos y cálculo de recursos y elevarlo a los organismos competentes de la superioridad para su aprobación. Sus ejercicios financieros comenzarán el 1° de enero y finalizarán el 31 de diciembre de cada año;
- g) Promover las reformas legales y reglamentarias en las cuatro (4) jurisdicciones que integran la autoridad, tendientes al cumplimiento de los fines y objetivos de esta ley;
- h) Opinará en la elaboración de los marcos regulatorios, concesiones, licencias o permisos de los servicios de transporte del área a solicitud de cada jurisdicción;
- i) Proponer ante la autoridad competente la gestión de créditos nacionales e internacionales con destino a estudios, proyectos y obras y servicios que hagan al cumplimiento de los objetivos del Ente;
- j) Celebrar convenios de cooperación, intercambio técnico y estudios con organismos nacionales y extranjeros con competencia en materia de transporte urbano interjurisdiccional.

Pero el artículo 13° de la Ley del ECOTAM estipulaba que el mismo iba a empezar a regir “una vez que se haya concretado la adhesión de todas las jurisdicciones que integran el Ente, y hasta ese momento no podrá constituirse el Ente.”

Fundamentalmente por este motivo hasta ahora nunca pudo constituirse el ECOTAM, sin perjuicio de lo cual, se intentaron desde los primeros años de este siglo, nuevas formas de

coordinación interjurisdiccional, las cuales propusieron abordar el problema con un formato de Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) con diversas variantes, que se exponen a continuación.

De todas formas, desde el primer proyecto del EPTRM, pasando por el proyecto ATAM, hasta el ECOTAM, puede observarse una pérdida en los alcances que cada proyecto iba perfilando para el organismo, desde el primero hasta el último.

Las cuestiones para dirimir la mejor forma de hacer posible el éxito del mismo se focalizaban en el modelo federal de país que tiene Argentina, la constitucionalidad de la norma de creación y la eventual competencia que tendría con los organismos que actualmente intervienen en la gestión, según fuera la redacción definitiva de la normativa.

La creación de la ATM

Sobre el final del siglo pasado, el Gobierno Argentino (GOA) gestionó ante el Banco Mundial un préstamo para el sector transporte que se denominó Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) cuyos componentes contemplaban el financiamiento para diversas obras y también para el fortalecimiento institucional de la coordinación en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Pero tras la crisis del 2001, varios proyectos con financiamiento externo redireccionaron fondos para la emergencia social en el año 2002, entre ellos el PTUBA, por lo que el componente institucional perdió sus fondos para financiar la coordinación del AMBA.

Así fue que pasada la crisis, se acordó entre el GOA y el Banco, que otro proyecto del Banco Mundial, el Proyecto de Modernización del Estado, financiaría la componente institucional de apoyo a la coordinación metropolitana del transporte para el AMBA.

En el año 2005, la Jefatura de Gabinete de Ministros -bajo cuya jurisdicción estaba el Proyecto de Modernización del Estado- presentó ante la Secretaría de Transporte el estudio que se había financiado con fondos de dicho Proyecto, y que contenía la propuesta para la coordinación metropolitana: tras varios meses de trabajo se llegó a la conclusión que era improbable que tras un lustro transcurrido hasta aquel entonces (1998-2003) el ECOTAM pudiera llegar a tener todas las adhesiones necesarias para su puesta en marcha, y que la manera más expeditiva de salir adelante era creando una Agencia de Transporte Metropolitano (ATM) como iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional y un Programa de Coordinación del Transporte (PCT) como “brazo de coordinación” o instrumento donde confluyeran todos los actores de decisión vinculados al transporte: municipios, a través de la Federación Argentina de Municipios (FAM), Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Provincia de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (a través del Ente Regulador de la Ciudad), la Secretaría de Transporte con el PTUBA y la Jefatura de Gabinete de Ministros.

Se pensaba que sin el PCT, la ATM no podría llevar adelante su actividad, por lo cual se trabajó entre las jurisdicciones, y a finales de 2007 se llevó a cabo el primer foro de Participación del PCT, que se realizó en Florencio Varela (Provincia de Buenos Aires). En

este Foro, se consensuaron 10 proyectos para el corto, mediano y largo plazo, entre los cuales se priorizó en primer lugar la revitalización del Ramal 1 del Ferrocarril Provincial (P1) sobre otros proyectos que fueron presentados y debatidos (véase Anexo).

Los proyectos se presentaron con un marco conceptual que incluía la exposición del cambio de paradigma que pretendía alcanzar el PCT para la planificación de la movilidad del AMBA (PCT, 2007): entre las prioridades tradicionales de “*administrar la motorización y la congestión con medidas de ingeniería de tránsito y aumentos de capacidad de calzada*” y las “*Declamadas: Integración física, operativa y tarifaria*”, el PCT proponía como nuevas prioridades: “*Resolver la raíz de la congestión promoviendo un salto de calidad en el sistema de transporte público*” y “*Asegurar la movilidad de los sectores más desprotegidos (pobres, ancianos, discapacitados, niños)*”; “*Desarrollar un Sistema Integrado de Transporte en el cual los modos masivos cumplan cada uno su rol específico y se encuentren adecuadamente jerarquizados: ferrocarril (flujos masivos radiales), subterráneo (corredores principales y Área Central), colectivo (en corredores principales no servidos o insuficientemente servidos por los modos guiados, y en corredores transversales)*”. Con respecto a las inversiones, frente a la prioridad tradicional de “*Recuperar las inversiones de los sistemas ferroviario y de subtes*” el PCT proponía: “*Desarrollar un plan de inversiones redireccionando recursos operativos a inversiones en obras que generen un salto significativo de calidad en el sistema de transporte público*”. En cuanto a la política de transporte y usos del suelo, el Programa buscaba “*Coordinar el planeamiento del transporte con un crecimiento urbano sustentable a través de la minimización del impacto que generan usos del suelo cuya movilidad depende exclusivamente del automóvil*”. Y en cuanto al cambio de paradigma, de un “*Significativo flujo de inversiones orientadas fundamentalmente al sistema vial (autopistas), privilegiando de hecho al automóvil particular*” se pasaría a un “*Desarrollo de orientaciones estratégicas (políticas) definidas y acciones parciales realistas pero alineadas con las Prioridades Propuestas, consensuadas y materializables en: Desarrollo de proyectos de alto impacto y etapables (BANCO DE PROYECTOS), y el estricto cumplimiento del "ciclo" de los proyectos: estudio, planeamiento, diseño, ejecución, control.*

El proyecto ATM quedó pendiente hasta que tras el accidente ferroviario ocurrido en la estación Once del Ferrocarril Sarmiento en febrero de 2012, el Poder Ejecutivo Nacional decidió buscar coordinar el transporte metropolitano con la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, firmando un acuerdo tripartito en octubre de 2012 mediante el cual se creó la Agencia y se encomendó a la ATM en su artículo 6° (Provincia de Buenos Aires, 2013) la elaboración de un Plan Director de Transporte (PDT), para definir las políticas y las estrategias públicas, y los proyectos de inversión y desarrollo a cumplir por las distintas jurisdicciones para alcanzar los objetivos y metas propuestos.

Entre los objetivos de la ATM, el artículo 4° del Convenio Tripartito fijaba los siguientes, a saber:

- a. Coadyuvar a la definición, implementación y ejecución de políticas comunes de ordenamiento, coordinación y planificación de las distintas modalidades de transporte, tendientes a alcanzar el equilibrio del sistema interjurisdiccional, y el desarrollo sostenible en materia de transporte.

- b. Promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por todas las instituciones con competencia en materia de transporte, conciliando los diversos intereses que confluyen en el ámbito geográfico del Área Metropolitana de Buenos Aires en relación con las políticas de transporte.
- c. Fomentar e impulsar la coordinación e integración física, operativa y tarifaria de los servicios de transporte y la puesta a disposición del usuario de una mejor oferta, con el fin último de potenciar el uso del transporte colectivo.
- d. Promover la red de transporte de manera integral.
- e. Impulsar la utilización del transporte de manera racional y eficiente mediante la integración plena de los aspectos sociales, medioambientales y económicos del desarrollo sostenible.
- f. Incentivar e inducir las diversas formas de colaboración entre los sectores público y privado, optimizando el uso de los recursos, en pos de los objetivos de mejoramiento del sistema de transporte en el AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.

Durante los años 2013 y 2014 se trabajó en la primera versión del PDT, y durante 2016 y 2017, en la segunda, que se concluyó en diciembre de 2018. Entre ambas versiones, no hay mayores diferencias en el contenido conceptual, pero sí difieren en cuanto a la priorización de proyectos, fundamentalmente para el modo ferroviario, con la propuesta de la Red de Expresos Regionales (RER) y para el autotransporte público de pasajeros con la expansión de la red Metrobus en el Conurbano, tras el éxito que esta propuesta del tipo *Bus Rapid Transit* (BRT) había tenido en el ámbito Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Cabe destacar que entre los proyectos priorizados por la primera versión del PDT, la ATM, retomó el consenso alcanzado en el 2007 en el Foro del PCT y asignó al proyecto del P1 la máxima prioridad.

El proceso transitado a lo largo de medio siglo, desde el trabajo del EPTRM hasta la ATM, podría decirse que minimizó el alcance institucional del organismo, si considerásemos que de concentrar buena parte de las decisiones que hoy toma el principal actor del sector como es el Ministerio de Transporte, la Ley del ECOTAM fijó una función de coordinación menos preponderante, que ceñida por su artículo 13 a la voluntad municipal, terminó agotando su margen de acción, que nunca alcanzó a poder tener.

En ese contexto, el formato Agencia es una alternativa válida, pero que tras más de un lustro del Convenio Tripartito y de la primera versión del PDT nos preguntamos qué necesita para que “tome vuelo” definitivamente.

En este sentido trabajamos con tres hipótesis:

- 1. Una nueva ley: de modificación de la Ley N°25.031 para dar de baja el ECOTAM y formalizar la ATM ratificando el Convenio Tripartito con similares alcances;

2. Una nueva ley: de modificación de la Ley N°25.031 para dar de baja el ECOTAM y formalizar la ATM con mayores alcances que los que le otorgó el Convenio Tripartito;
3. Un nuevo Convenio: de modificación del Convenio Tripartito que confirme la ATM, pero con el agregado del Programa de Coordinación del Transporte (PCT) según se había previsto en el formato original de la ATM.

Alternativas futuras para la ATM

La función del PCT

Trabajamos con la hipótesis que plantea que el PCT es indispensable para el éxito en la coordinación de los actores intervinientes, y especialmente de los municipios del Conurbano.

En el año 2007 el PCT tuvo su protagonismo y comenzó a funcionar, pero no tenía base legal, por lo que cambios de autoridades le restaron fuerza y tras la crisis del sector del 2012 pudo haber resurgido con la ATM, pero no fue incluido en el Convenio Tripartito.

Una modificación del Convenio -que no demanda ratificación del Congreso de la Nación- podría ser la vía para la inclusión en la nueva versión del PCT y dotar a la ATM de este instrumento que la revitalizaría y encaminaría su gestión.

La capacidad de gestión vía un Convenio

También desarrollamos la hipótesis que explora la capacidad de gestión vía convenios. La misma efectivamente depende de la redacción del texto del acuerdo, con la seguridad de que la ratificación a nivel nacional no requiere de una Ley del Congreso.

Recordamos que el Decreto N°1279/89 ratificó el Convenio de Creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (CAPMSA) a través de un articulado breve pero conciso que dotó a la Corporación de amplias facultades para gestionar el Master Plan. Si bien su artículo 7° informaba a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley N°23.696, lo cierto es que tampoco el Convenio Tripartito en cuestión de la ATM contó con una ley para ratificarlo, sino que se hizo vía Decreto N°1.359/14 (Ministerio de Transporte, 2018).

Por lo expuesto, sostenemos que la secuencia de acordar una modificación del Convenio más sus ratificaciones respectivas sin necesidad de una nueva Ley Nacional, sería una vía expeditiva para dotar a la ATM de más fuerza de la que actualmente tiene.

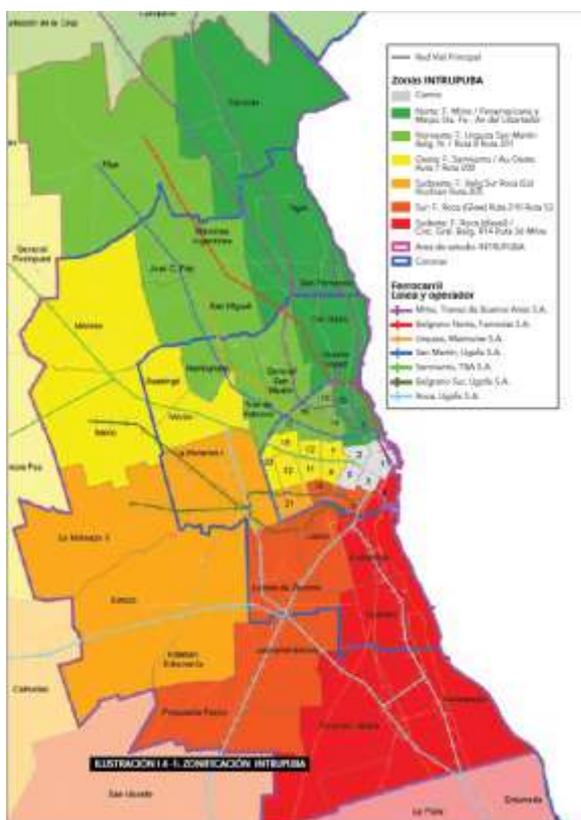
Conceptos para incorporar al nuevo Convenio Tripartito

El PCT sería una importante incorporación al nuevo Convenio, ya que a este Programa se podrían sumar los municipios que libremente quieran participar en consensos y propuestas de movilidad urbana a ser elevadas a la ATM.

La metodología de trabajo con los municipios, teniendo en cuenta que son más de 40 (según el artículo 2º del Convenio Tripartito), es compleja, por lo que una forma de alcanzar consensos podría ser a través de corredores comunes.

Habitualmente se consideran los corredores troncales radiales Norte, Noroeste, Oeste, Sudoeste, Sur y Sudeste (véase Plano 1), cada uno con sus infraestructuras y redes de transporte.

Plano 1. División de corredores del AMBA



Fuente: Zonificación de la Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA). Buenos Aires, Secretaría de Transporte, 2011.

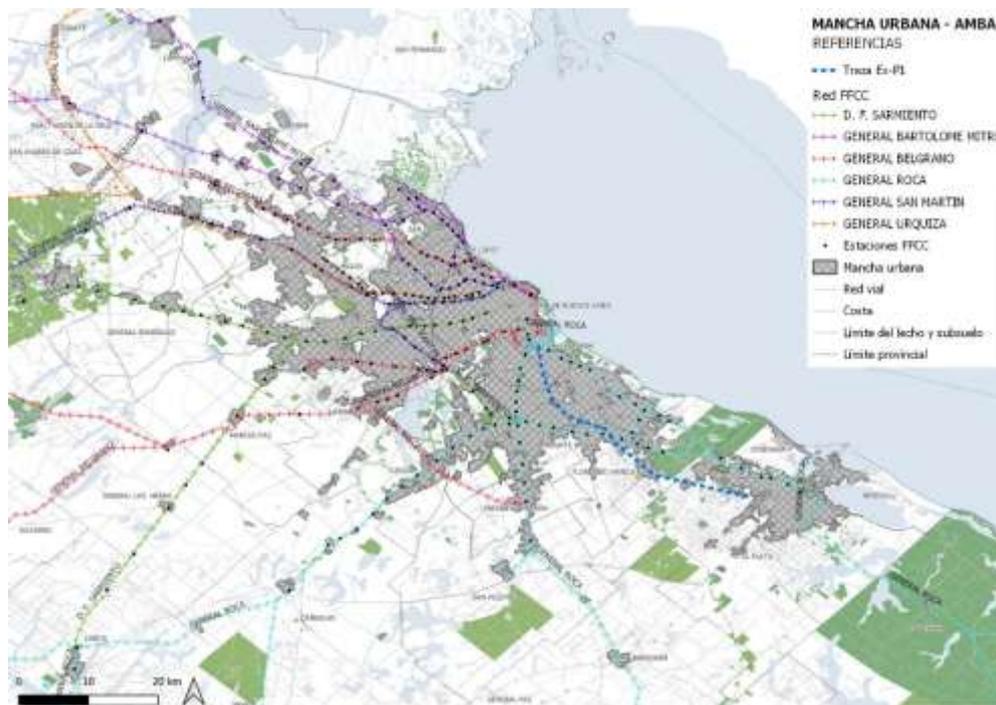
Pero merece destacarse la existencia de un potencial corredor en el espacio intersticial entre el Corredor Sur y el Sudeste, que denominamos “Corredor Sur-Sudeste” (Corredor S-SE), perteneciente a la primera, segunda y tercera corona metropolitana, que atraviesa 8 Partidos del Conurbano, mayormente habitados por población de medios y bajos recursos, y con áreas de escasa accesibilidad masiva al transporte público y déficit de conectividad con los principales centros urbanos del AMBA y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA).

En ese sentido, las investigaciones del CETAM (Orduna et al, 2020) dan cuenta del desarrollo potencial de este séptimo corredor Sur-Sudeste entorno a la traza del Ferrocarril Provincial del Ramal P1.

Este servicio ferroviario operó para pasajeros hasta la década del '70 y hoy se encuentra sumido en la pobreza, en un espacio fragmentado por la marginalidad. Nos referimos al *hinterland* de este corredor con un área de influencia considerada como la periferia de varios Partidos del Sur del Conurbano: Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui y La Plata. La traza del ex P1 se encuentra intrusada en gran medida entre Quilmes (estación de San Francisco Solano) y la cabecera de Avellaneda, mientras que de Quilmes a La Plata se encuentra en su mayor parte liberada, por lo cual el entorno de la estación de Solano es crucial para una potencial reactivación del servicio de transporte, además de encontrarse próxima la intersección con la Ruta Provincial N°4 (Camino de Cintura) que vincula este sector metropolitano con el Corredor Oeste (Morón) y el Corredor Norte (Av. Márquez y Panamericana).

El Plano 2 muestra la inserción del Corredor S-SE flanqueado por los ramales del Ferrocarril Roca en el Sur del Conurbano y en el contexto del resto de los corredores metropolitanos considerados a partir de las trazas ferroviarias radiales.

Plano 2. Inserción del Corredor Sur-Sudeste en la mancha urbana metropolitana



Fuente: Elaboración propia CETAM en base a datos de la CONAE

Por lo expuesto, podría proponerse que la gestión del PCT podría organizarse en 7 conjuntos o equipos a través del agrupamiento de los municipios que participan en los *hinterlands* de

los mencionados corredores, con problemáticas comunes a partir de la accesibilidad pública masiva compartida, ya que los mismos se conforman entorno a los ramales ferroviarios metropolitanos operativos, salvo el caso del Sur-Sudeste, aunque este podría ser reincorporado como proyecto priorizado para su revitalización y reconversión de los antiguos nodos del ramal provincial que hoy se encuentran sumidos en la pobreza por falta de accesibilidad.

Queda entonces por delante una tarea de gestión y consensos a partir de la cual podría ofrecerse el formato PCT como un instrumento apto para la promoción de la ATM, entre los municipios que tengan voluntad de participación asociados por corredores metropolitanos, para poder alcanzar una gestión más fluida y sostenible en el tiempo de la Agencia. A la vez que pueden plantearse nuevos convenios interjurisdiccionales bajo la ATM que lleven adelante una gestión integrada de la movilidad y los usos del suelo con una ejecutividad que pueda materializar proyectos del tipo *Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público* o TOD (Salat, S. y Ollivier, G., 2017) una de las buenas prácticas internacionales que podría articular la ATM como oportunidad para interactuar con los municipios del Conurbano Bonaerense asociados a la Agencia a través del PCT.

Bibliografía

CONGRESO NACIONAL. Orden del día N°183. *Proyecto de Ley de Creación de la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana (ATAM)*, 1993.

CONGRESO NACIONAL. *Ley N°25.031* (B.O. del 12/11/98) de creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM), 1998.

JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS. Programa de Coordinación del Transporte (PCT) Área Metropolitana de Buenos Aires – Foro de Participación. Florencio Varela, 2007, pp.5-7.

MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS. *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM)* Vol. II. Buenos Aires, MOySP, 1973, pp.211.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. *Plan Quinquenal Director de Transporte (PQT)* de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), 2014.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. *Plan Director de Transporte (PDT)* de la Agencia de Transporte Metropolitano (ATM), 2018.

ORDUNA, M.; DE CANDIA, C. Y BUJAN, D. *Cambios históricos del sistema de transporte en el corredor Sur-Sudeste del AMBA. Estudio de caso: zona de influencia del ex Ferrocarril Provincial, Ramal P1*. En Actas de las XXXIV Jornadas de Investigación y XVI Encuentro Regional, SI + Herramientas y procedimientos. Instrumento y método. Buenos Aires. FADU/UBA, 2020.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES. *Decreto N°490/2013 de aprobación del Convenio Tripartito*. La Plata, Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, 2013.

SALAT, S. Y OLLIVIER, G. *Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development The 3V Approach*. Washington DC. Banco Mundial, 2017.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE. *Investigación de transporte urbano público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*. Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011.

Anexo

Proyectos del AMBA priorizados por el PCT y consensuados (2007)

PLAZO	N°	PROYECTO
Corto	1	Sist. de Capacidad Intermedia para el Ramal P1 La Plata – F.Varela – Bs. As.
Corto	2	Sistema BRT para Camino de Cintura y nodos de transferencia
Corto	3	Construcción Línea I como metro ligero
Corto	4	Rediseño del sistema de autotransporte público de pasajeros
Mediano	5	Modernización de la Línea San Martín Retiro - Pilar
Mediano	6	Modernización de la Línea Roca Constitución – La Plata
Mediano	7	Extensión de Premetro y mejora de transferencias en Puente de la Noria
Mediano	8	Plan Piloto de nuevas tecnologías para el autotransporte público
Largo	9	Construcción Líneas F, G y extensión de la Línea E
Largo	10	Red de Expreso Regional: Conexión Mitre-Sarmiento y Roca-San Martín