

Metropolitan Governance and Resilient Mobility in AMBA in an Unprecedented Global Crisis



WORLD BANK GROUP



**International
Transport Forum**

Verónica Raffo
Senior Infrastructure Specialist

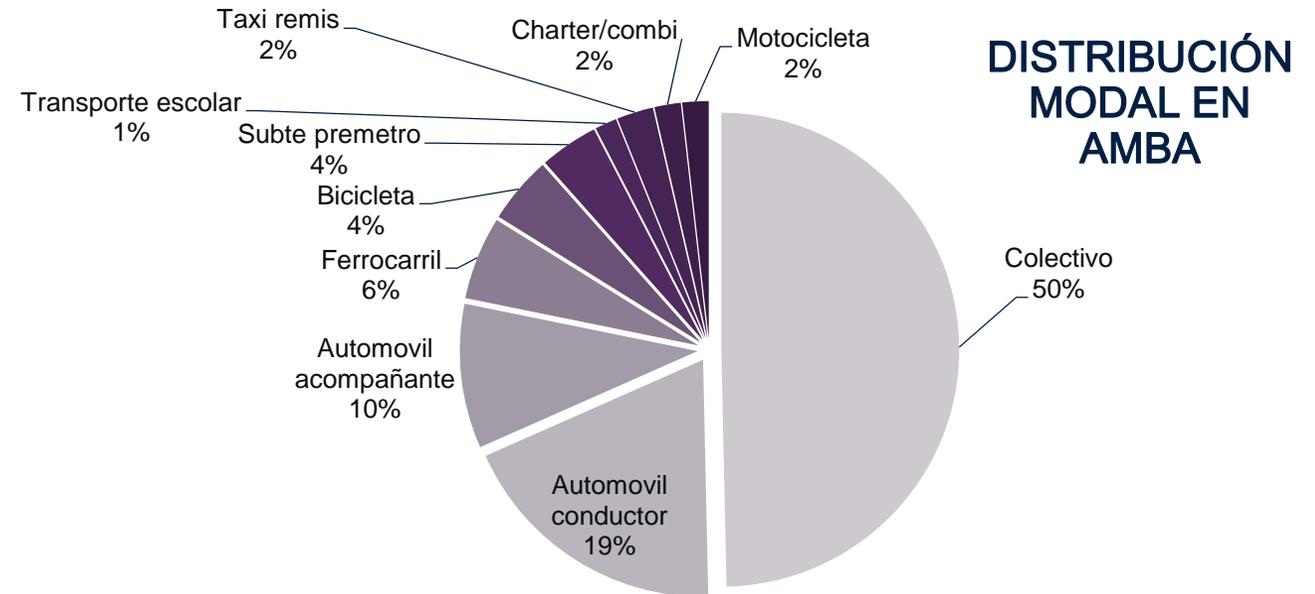
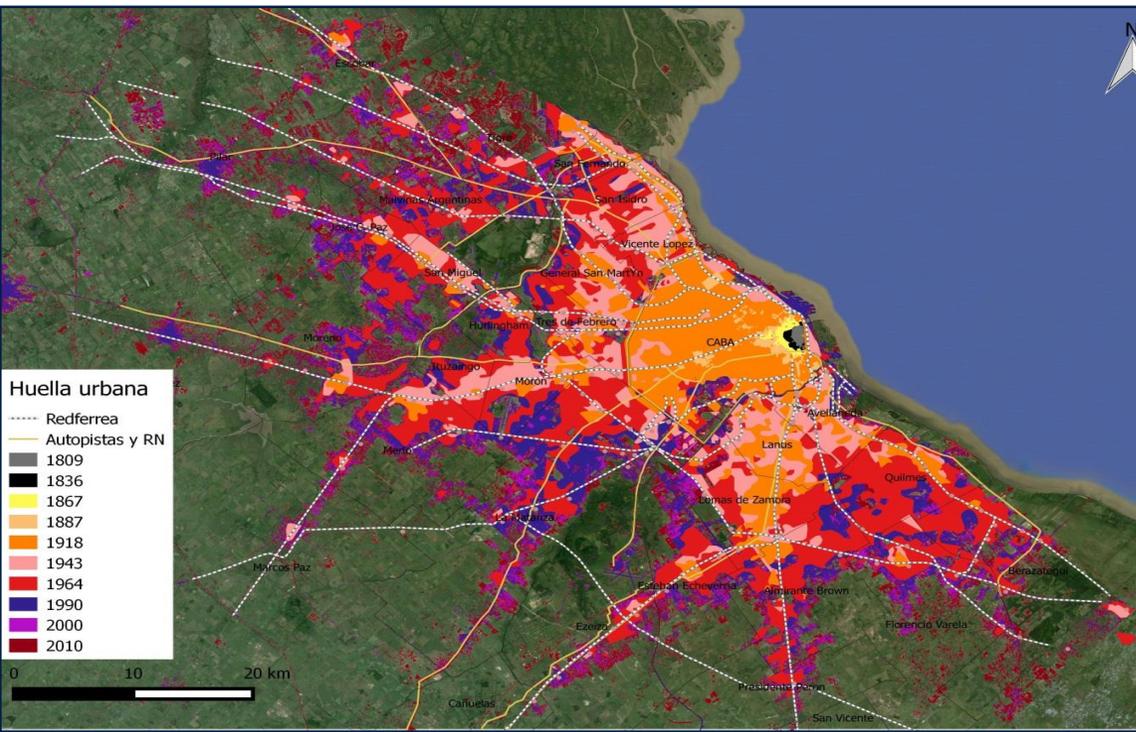
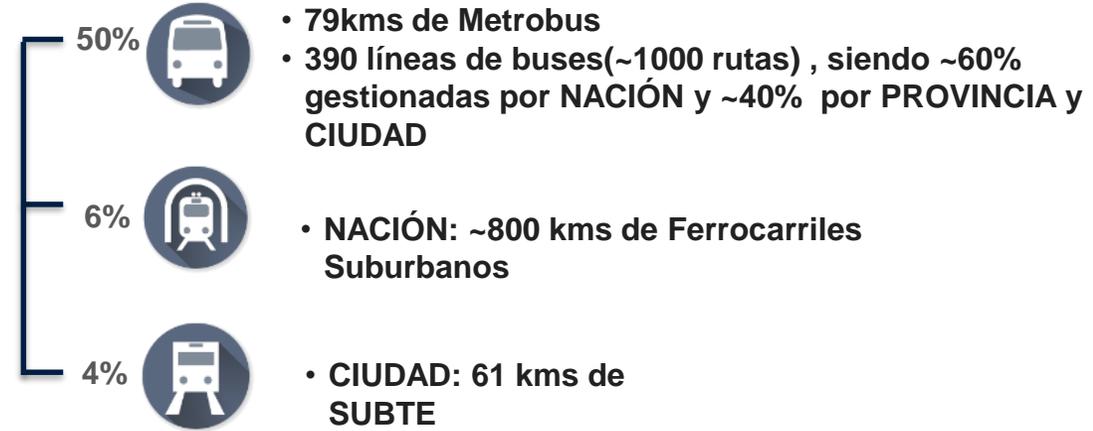
July 23rd - 2020

AMBA – CONTEXTO DE EXPANSIÓN URBANA E INTERJURISDICCIONALIDAD

15 millones de habitantes en 2590 km²

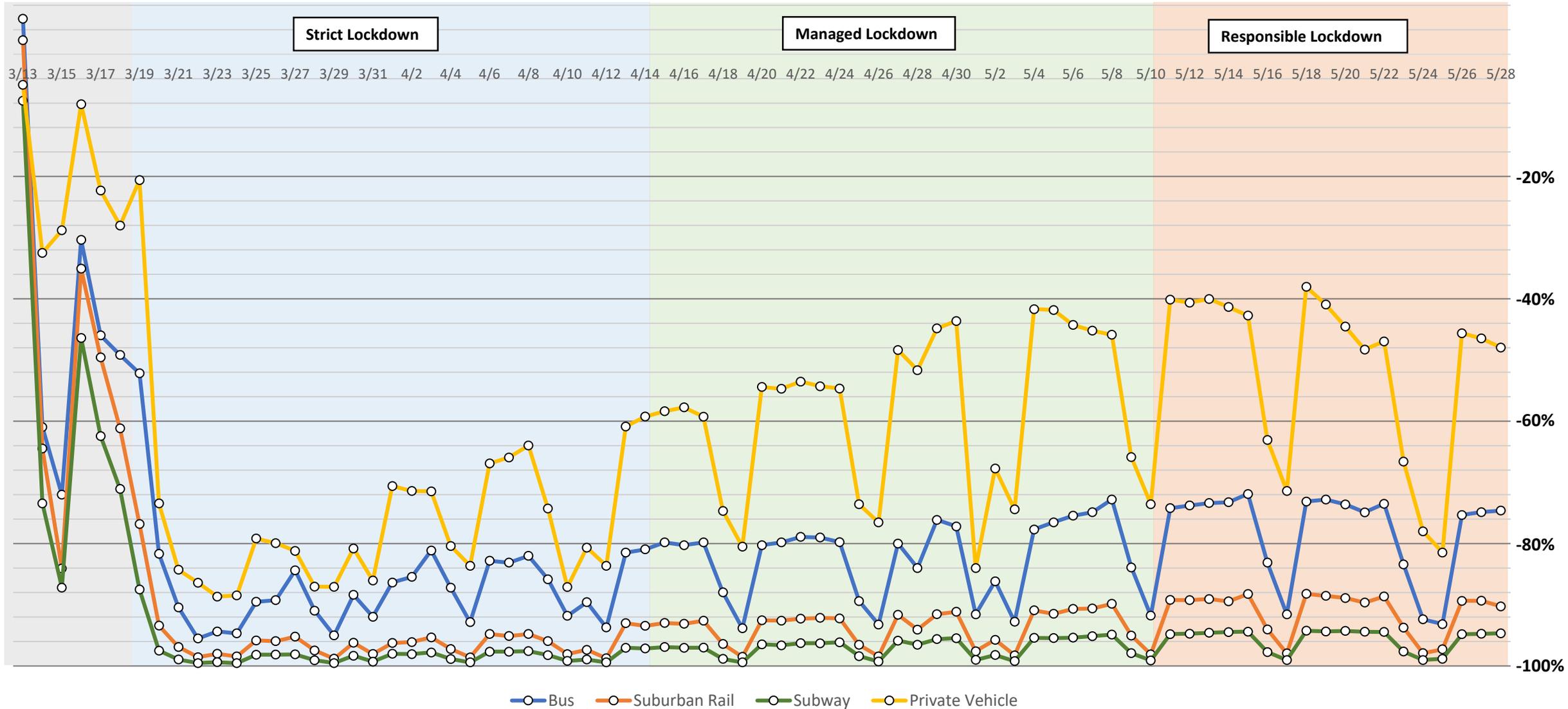


22 Millones de Viajes Diarios
60% en Transporte Público:



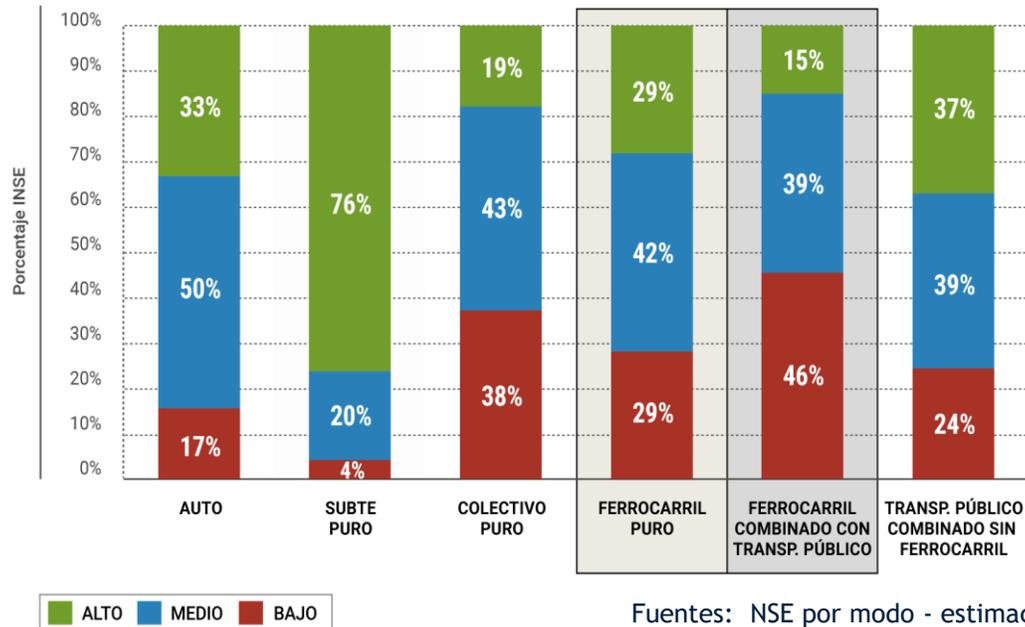
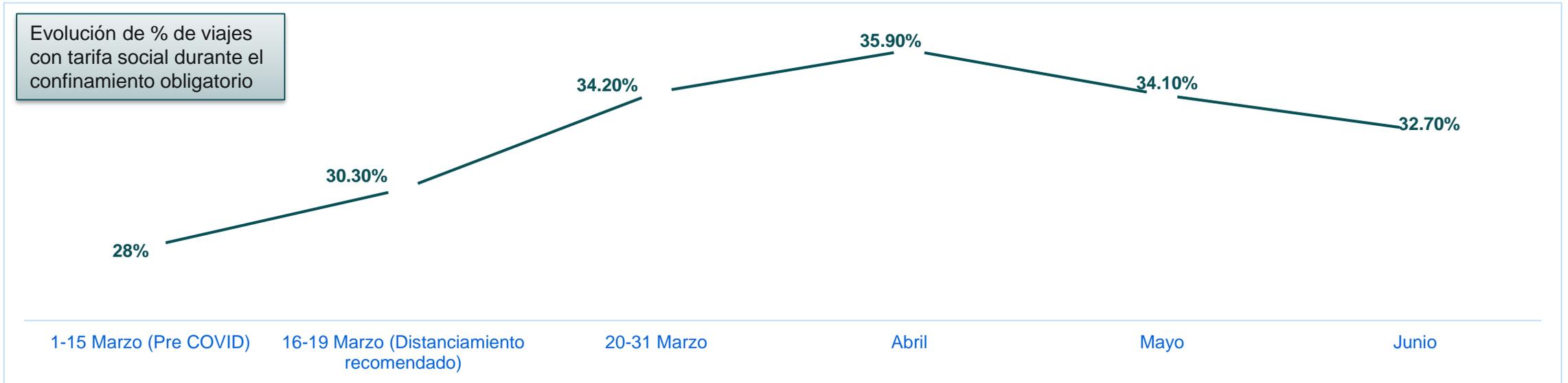
Fuente: Plan Director de Transporte 2018 ATM, en base a datos del año 2014 del MdT. Excluye viajes a pie.

COVID-19 Y MOVILIDAD: PUNTO DE INFLEXIÓN



Fuente: Transacciones SUBE y peajes AUSA. Valores para todo el AMBA - Día de referencia: miércoles 4 de marzo

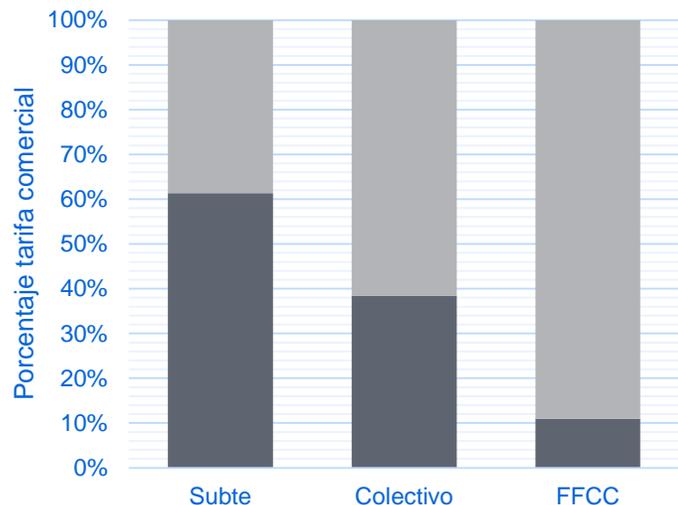
DISTRIBUCIÓN HETEROGÉNEA SEGÚN NSE



- ✓ Mayor participación de usuarios de nivel socioeconómico medio y bajo en transporte público
- ✓ Baja participación de usuarios NSE bajo en movilidad privada pre-pandemia se ve confirmada en aumento de % de viajes con tarifa social durante el confinamiento
- ✓ Porcentaje decrece con la apertura de mayores actividades

Fuentes: NSE por modo - estimaciones Ministerio de Transporte, 2019; Tarifa social - transacciones SUBE

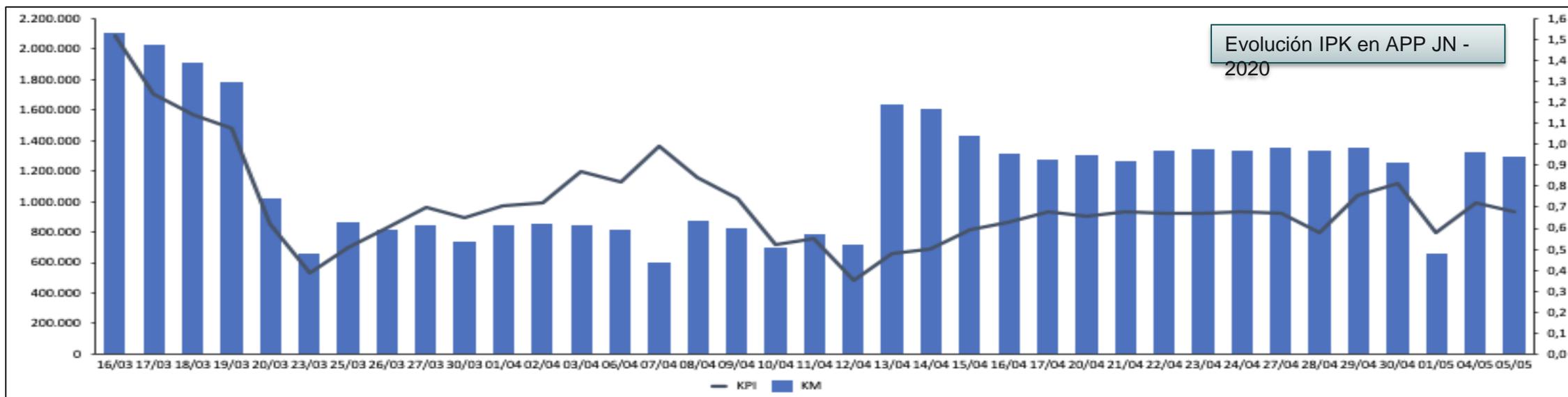
CONTEXTO DE BAJOS NIVELES DE EFICIENCIA



Benchmarking de OPEX: SOFSE vs. CPTM (San Pablo, Brasil)

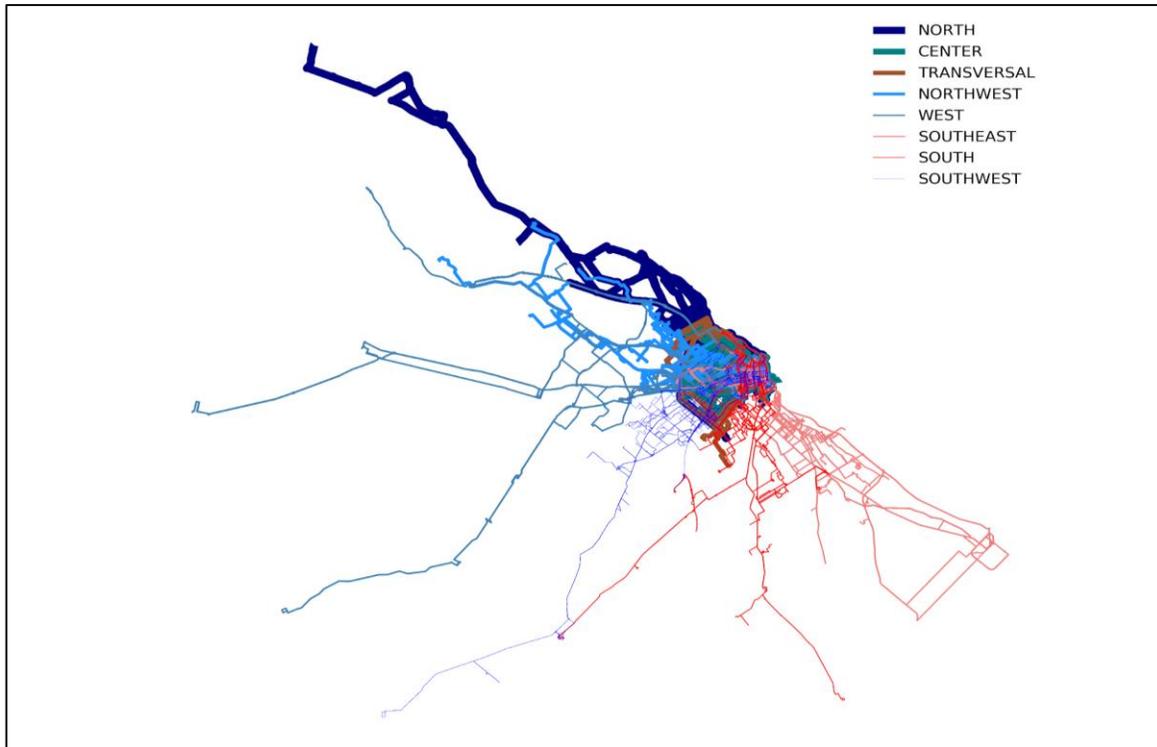
	CPTM (2017)	SOFSE (2018)
Pasajeros Pagos	820.000.000	367.000.000
Ingresos (USD)	410.000.000	65.000.000
Costos de operación (USD)	900.000.000	1.000.000.000
Relación Costo de Operación/Ingresos	2,2	15,4

OPEX: Argentina vs. Región



DIFICULTADES EXACERBADAS POR LA FALTA DE COORDINACIÓN

Ejemplo de corredores de colectivos



Corredor	Demanda			Variaciones		
	04/3 (Pre- COVID)	8/4 Cuarentena Estricta	15/4 Cuarentena Relajada	8/4 vs 4/3	15/4 vs 4/3	15/4 vs 8/4
CENTRO	1,059,887	140,445	164,665	-86.7%	-84.5%	17.2%
NORTE	845,900	107,595	120,541	-87.3%	-85.7%	12.0%
NOROESTE	461,075	80,581	89,832	-82.5%	-80.5%	11.5%
SUR	603,164	105,312	122,574	-82.5%	-79.7%	16.4%
SUDESTE	632,478	116,417	125,755	-81.6%	-80.1%	8.0%
SUDOESTE	747,002	137,533	152,959	-81.6%	-79.5%	11.2%
TRANSVERSAL	187,714	24,732	31,163	-86.8%	-83.4%	26.0%
OESTE	179,798	28,863	35,189	-83.9%	-80.4%	21.9%
Total	4,717,018	741,478	842,678	-84.3%	-82.1%	13.6%

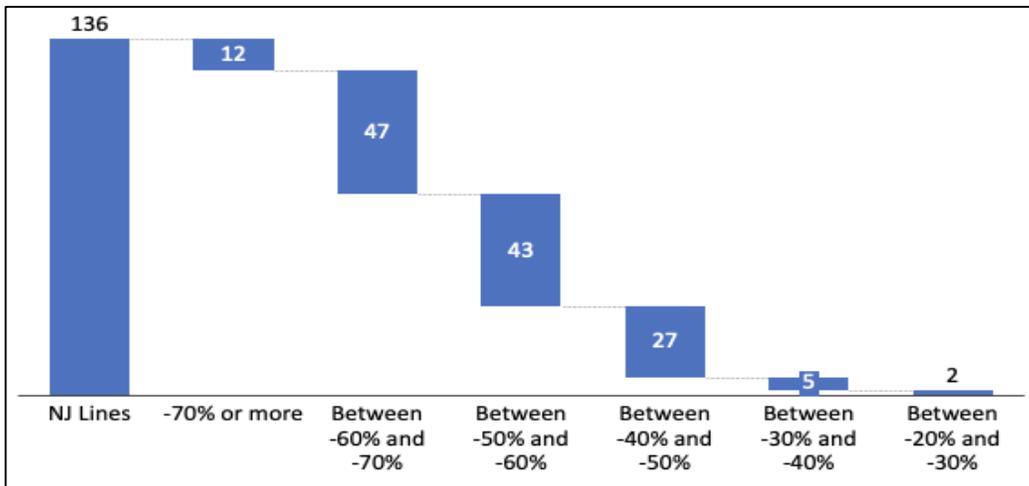
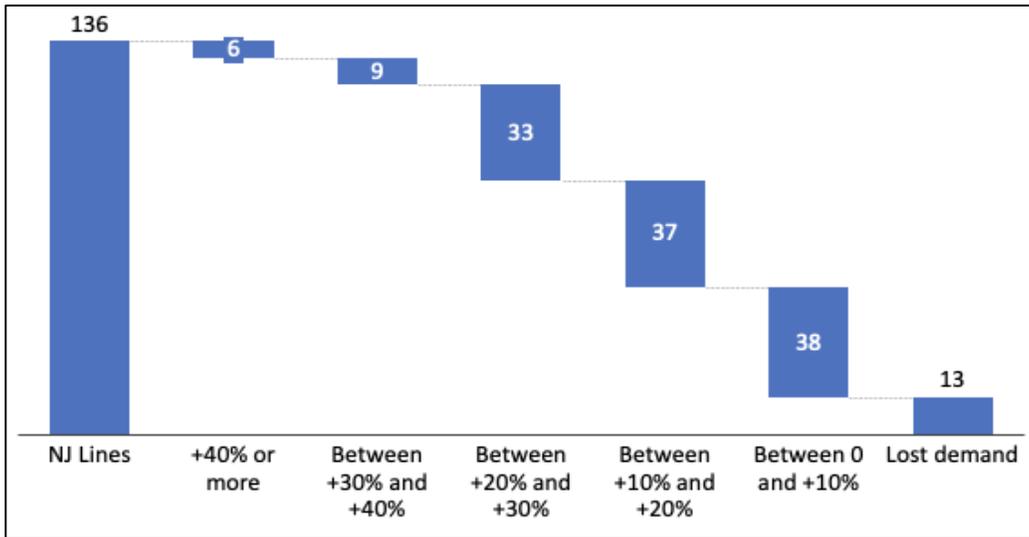
- ✓ Variación heterogénea según corredor – Impacto de medidas homogéneas para todo el sistema sin considerar variables operativas ni territoriales.
- ✓ Incremento de la tarifa técnica para colectivos. Con los niveles actuales de ocupación pasa de 47,8 ARS a 192,2 ARS (x4).
- ✓ Niveles de demanda dispares con la oferta de cada etapa, comprometiendo la eficiencia del sistema.

Fuente: Transacciones SUBE - Colectivos de Jurisdicción Nacional

NECESIDAD DE DECIDIR CON CRITERIOS DE RESILIENCIA

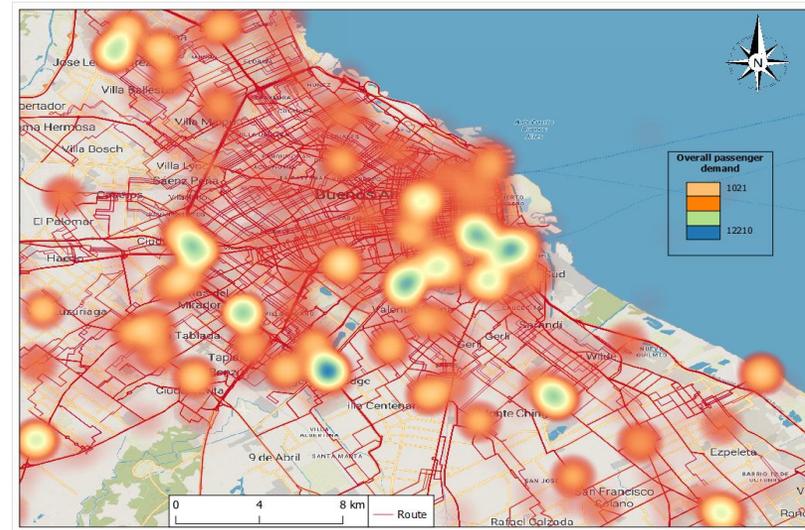
Reacción heterogénea por línea

Arriba: Variación de demanda entre cuarentena estricta (hasta 13/4) y relajada
 Abajo: Variación de oferta entre línea de base y cuarentena estricta



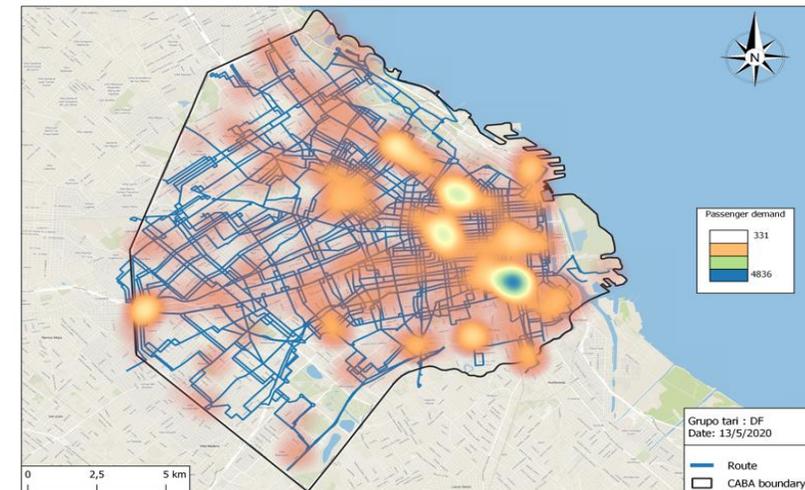
Patrones de demanda variables

Mapas de calor: demanda en cuarentena durante mayo



Buses Jurisdicción Nacional

- ✓ Fuerte demanda en estaciones de transbordo.



Buses Distrito Federal

- ✓ Disminución de uso debido a preponderancia de viajes pendulares.

Fuente: Transacciones SUBE - Mapas de calor para un día representativo de mayo (miércoles 13/5)

MEDIDAS DE CIERRE/APERTURA DEBEN SER HOLÍSTICAS (1)

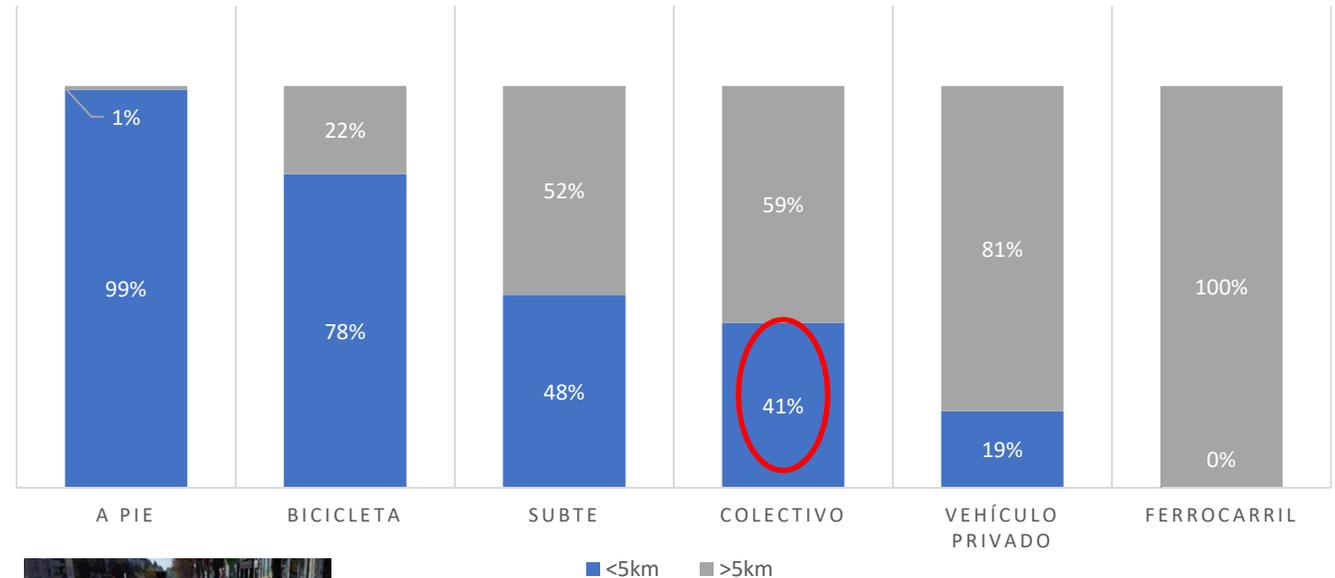
Importancia de los viajes motivo trabajo

Internos + Ingresan + Egresan a CABA

MOTIVO DE VIAJE	CANTIDAD	%
Trabajo	4.409.102	44%
Cursar Estudios	1.534.012	15%
Dejar/buscar hijo escuela	612.539	6%
Asunto Laboral	537.157	5%
Trámite Personal	492.967	5%
Compras	473.552	5%
Salud	456.513	5%
Personal	261.975	3%
Familia	247.021	2%
Dejar/ recoger alguien	211.181	2%
Recreación	172.569	2%
Amigos	158.287	2%
Otros	111.129	1%
Estudios - Otros	109.158	1%
Deportes	94.984	1%
Acompañar a alguien	76.446	1%
Social	38.005	0.4%
Gastronomía	35.351	0.4%
Culto	32.973	0.3%

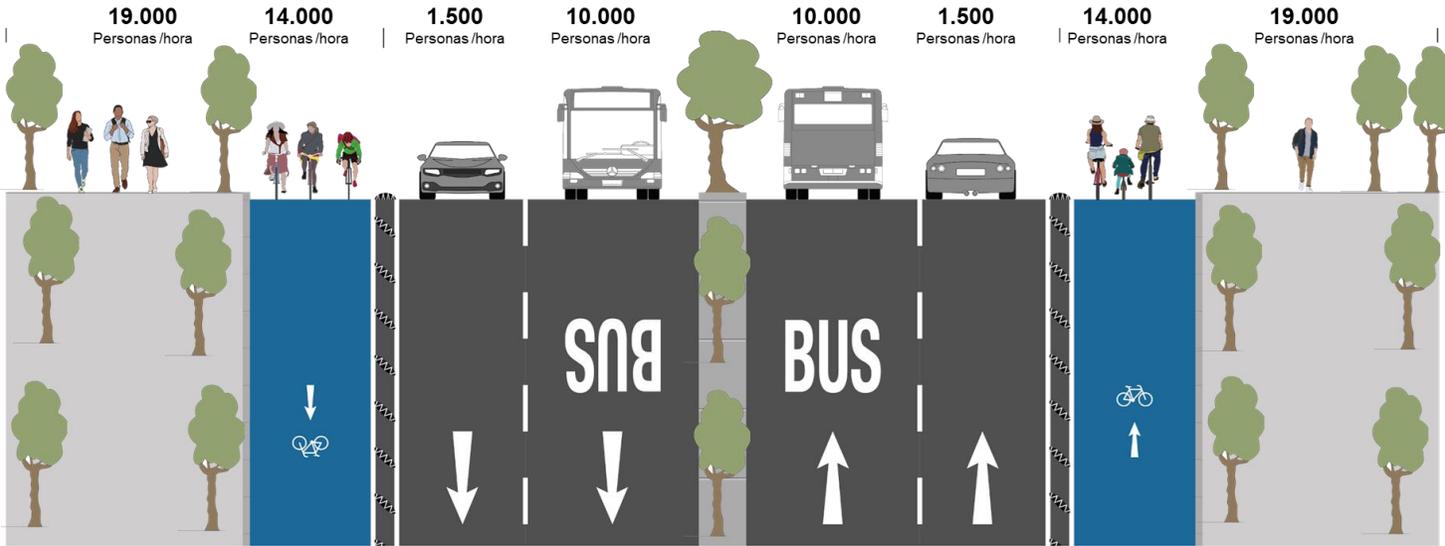
Fuente: ENMODO 2009

CABA – VIAJES DE TRABAJO DE UNA ETAPA



- ✓ Elevado porcentaje de viajes cortos en CABA (< 5km) permitiría reorientar oferta para **reforzar ejes ferroviarios** de distancias mayores, con altos niveles de demanda incompatibles con medidas de distanciamiento.
- ✓ Estos usuarios podrían pasar a **modos no motorizados**, si los incentivos existentes son los adecuados (pop-up lanes, bicycle sharing, etc.)

OPORTUNIDAD PARA REDISTRIBUCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO



✓ ¿Qué tanto rebalanceo de espacio público/calle se proyecta en la respuesta al COVID con TNM desde la perspectiva de corredor y ciudad?

✓ Impacto social (inclusion/equidad), económico (actividad comercial) y ambiental (salud de la población) por expansión de la movilidad activa.

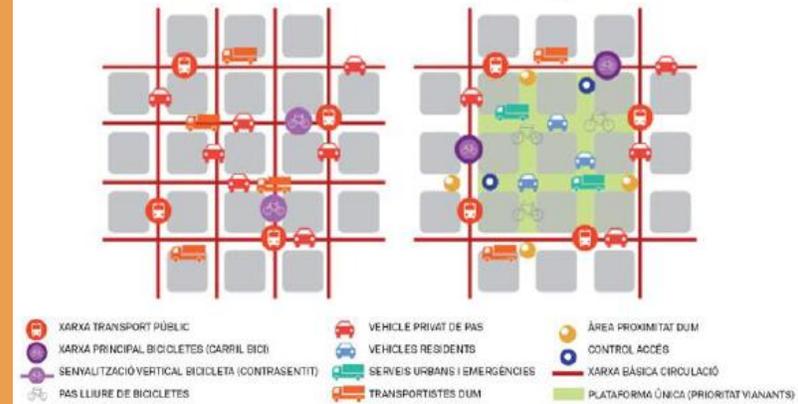
11.7 by 2030, provide universal access to safe, inclusive and accessible, **GREEN AND PUBLIC SPACES**, particularly for women and children, older persons and persons with disabilities



MAKE CITIES AND HUMAN SETTLEMENTS INCLUSIVE, SAFE, RESILIENT AND SUSTAINABLE.

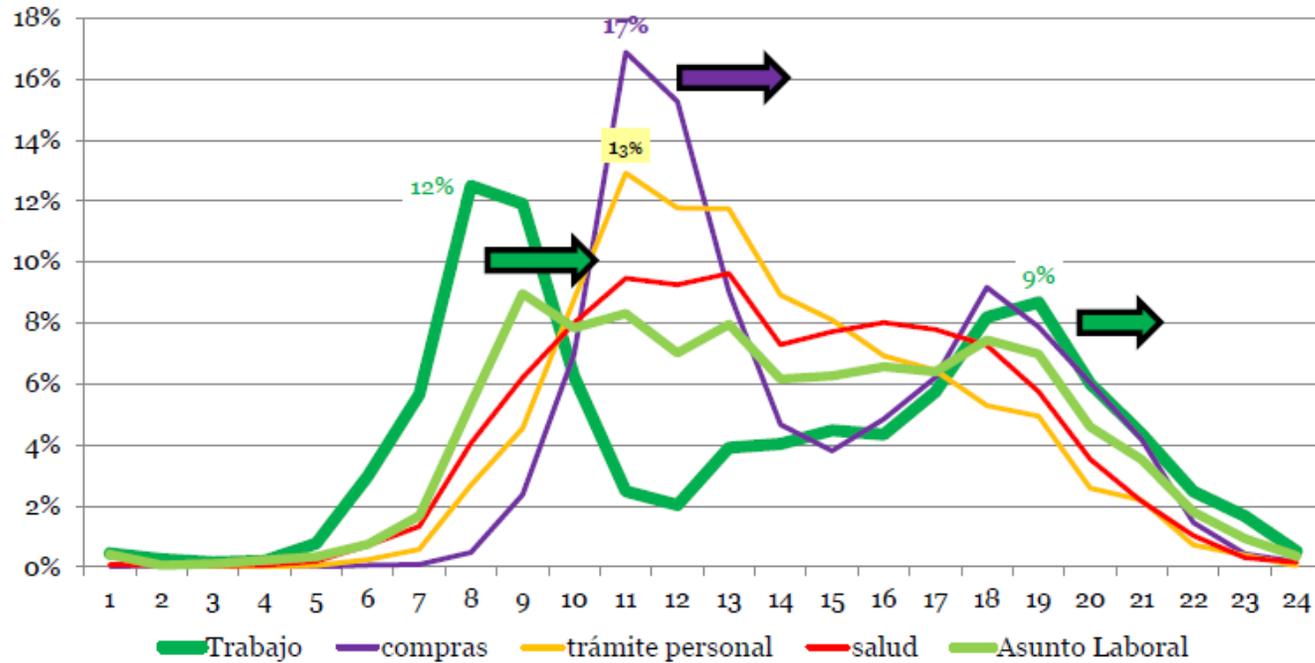
Model actual

Model Superilles



Súper manzanas, Barcelona

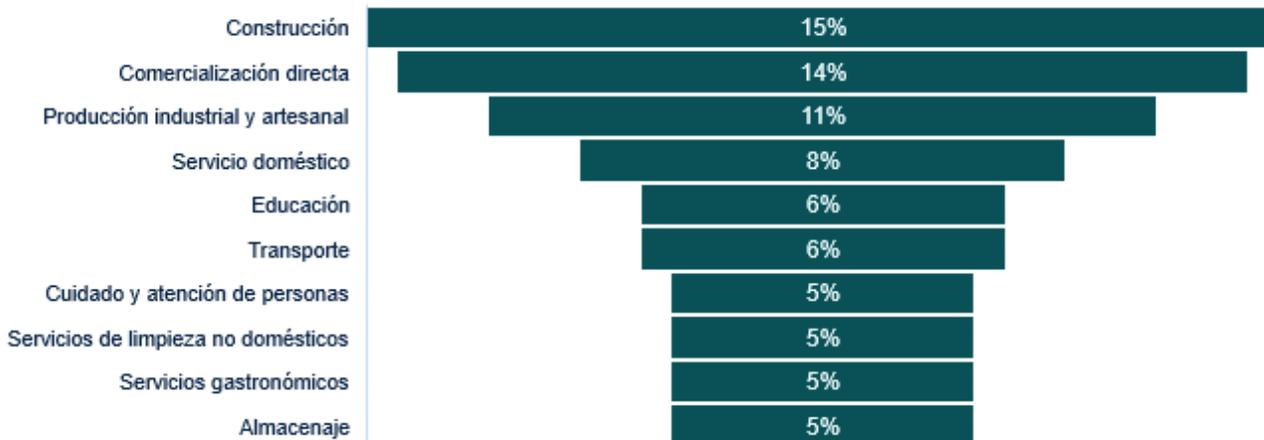
MEDIDAS DE CIERRE/APERTURA DEBEN SER HOLÍSTICAS (2)



Principales actividades laborales AMBA

Carácter Ocupacional	Trabajadores
Comercialización directa	746.769
Producción industrial y artesanal	611.048
Construcción	575.828
Gestión administrativa	538.153
Educación	431.683
Transporte	347.931
Salud y sanidad	323.872
Servicio Doméstico	320.509
Gestión presupuestaria, contable y financiera	284.367
Cuidado y atención de personas	244.483

Principales actividades laborales – asentamientos vulnerables (Total: 1 079 508)



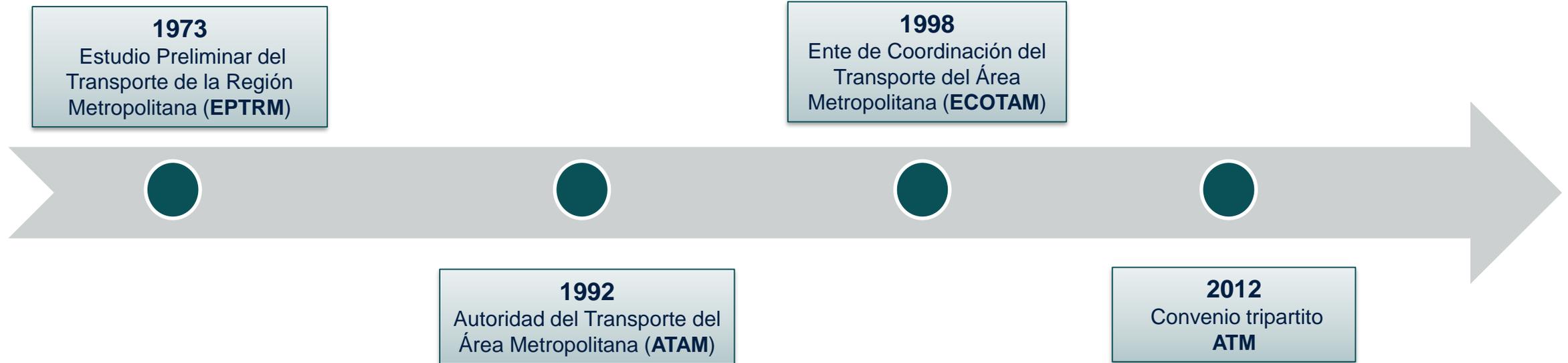
- ✓ Aplanar la curva de demanda, teniendo en cuenta el impacto de cada sector.
- ✓ Priorizar actividades con elevada participación en el mercado laboral y prestar particular atención a trabajadores vulnerables.

Fuente: Encuesta Permanente de Hogares 2019, AMBA

LA ATM: UNA DEUDA HISTÓRICA Y MÚLTIPLES ESQUEMAS

✓ Proposición de un Consejo de Transporte Metropolitano con participación de Nación, PBA y la ex-Municipalidad de BA. Competencias ambiciosas de planificación, regulación, dirección y control. Sin apoyo legislativo.

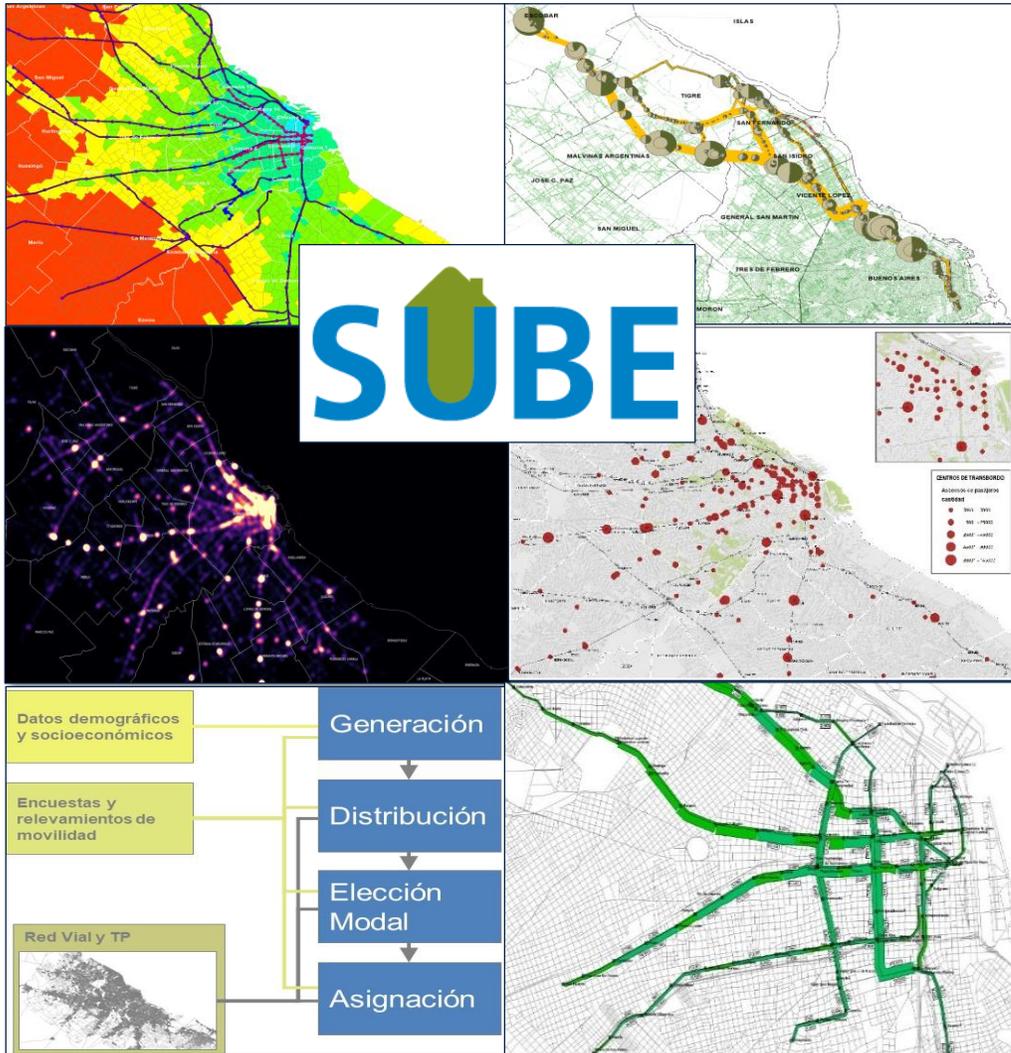
✓ Creado por Ley 25.031 – Funciones principales de coordinación y planificación. Su puesta en vigencia dependía de la adhesión (voluntaria) total de municipios, CABA y PBA, la cual no se dio.



✓ Proyecto de Ley por iniciativa conjunta del Gobierno Nacional y de la ex Municipalidad de BA. Obtuvo media sanción pero perdió estado parlamentario en la H. Cámara de Diputados.

AGENCIA
DE TRANSPORTE
METROPOLITANO

SOPORTE ACTUAL PARA UN FORTALECIMIENTO GRADUAL



Gestión de Datos

Planificación
proyectos
metropolitanos

**DIMENSIÓN
METROPOLITANA**

Estructura
jurídico
institucional

Estructura de
gestión y
financiamiento