



La dotación de infraestructura de transporte de Buenos Aires

Roberto Agosta



Sistema de gestión
certificados por IRAM
IRAM-ISO 9001:2008
IRAM-ISO 14001:2004
OHSAS 18001:2007



XXVII Asamblea General de Alamys - Buenos Aires - Noviembre 2013



Contenido

- Las etapas del desarrollo de la infraestructura de transporte en Buenos Aires.
- La inversiones en infraestructura física.
- La infraestructura institucional.
- Algunas conclusiones.

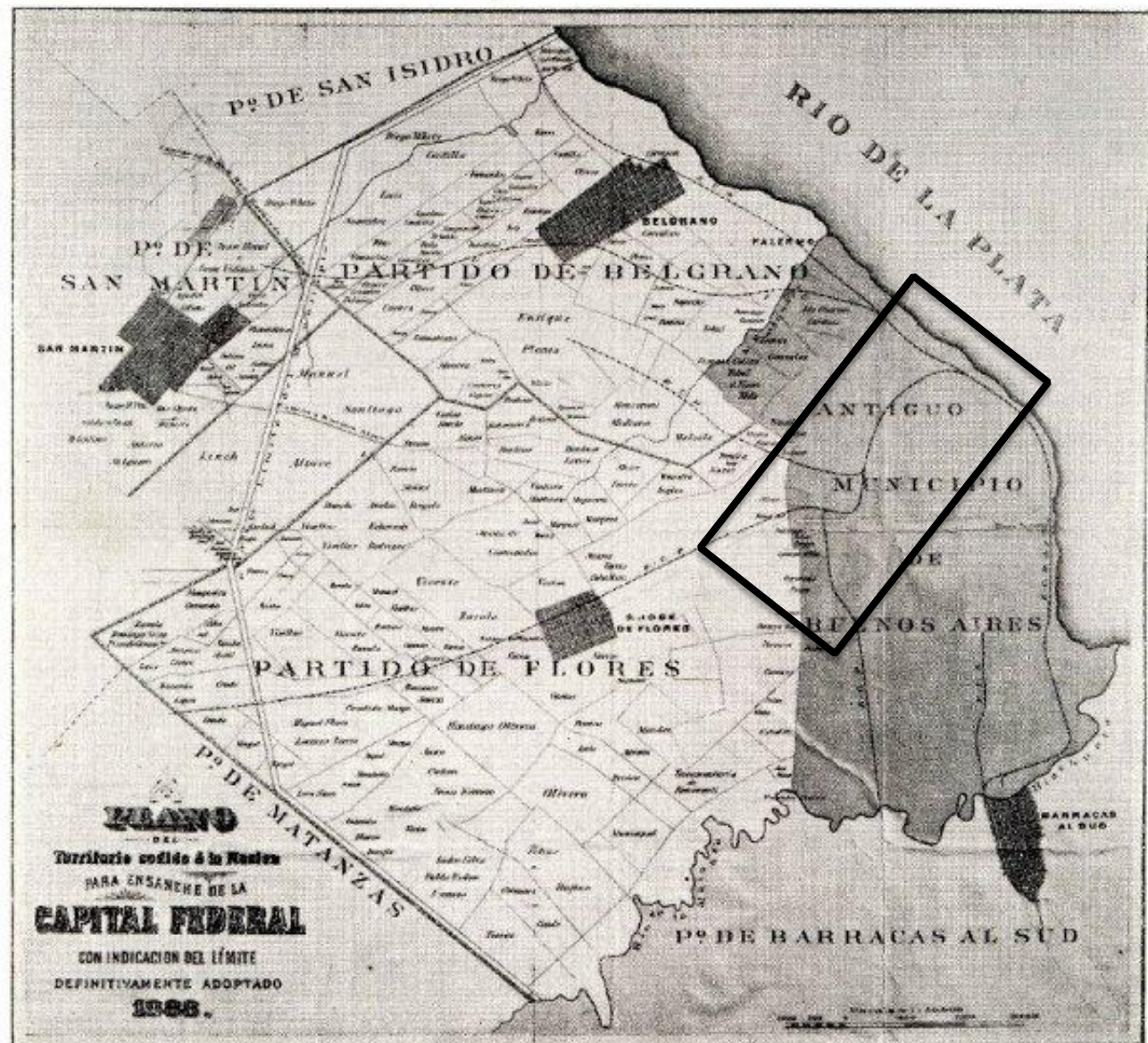
AC&A
INGENIEROS ECONOMISTAS PLANIFICADORES

		
GESTION AMBIENTAL	GESTION DE LA CALIDAD	GESTION ISO 9000
RI - 14000-491	RI - 9000-4510	RI - 18000-289





1888 - Ensanche

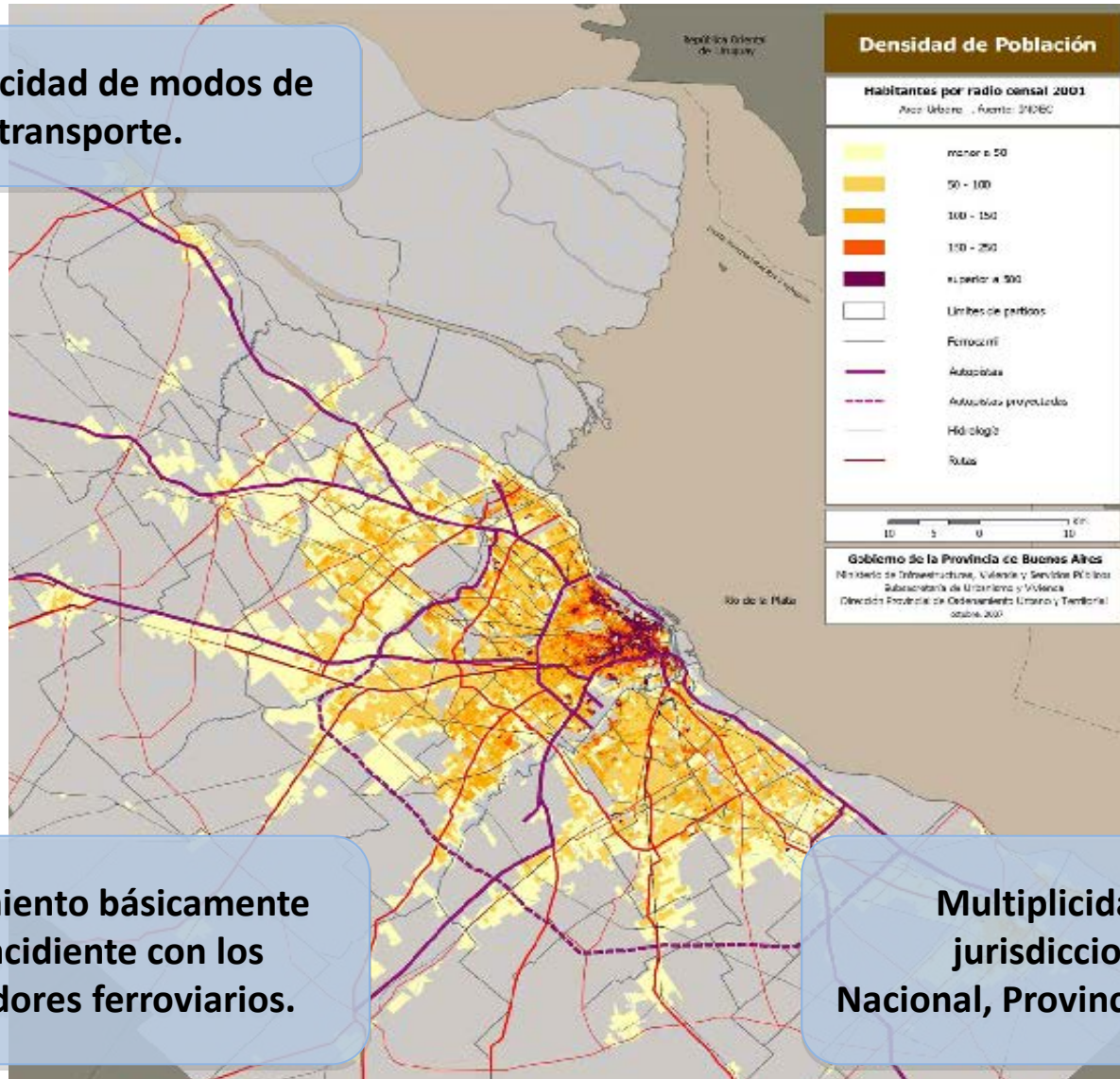


1890 – Area Metropolitana



El Área Metropolitana de Buenos Aires

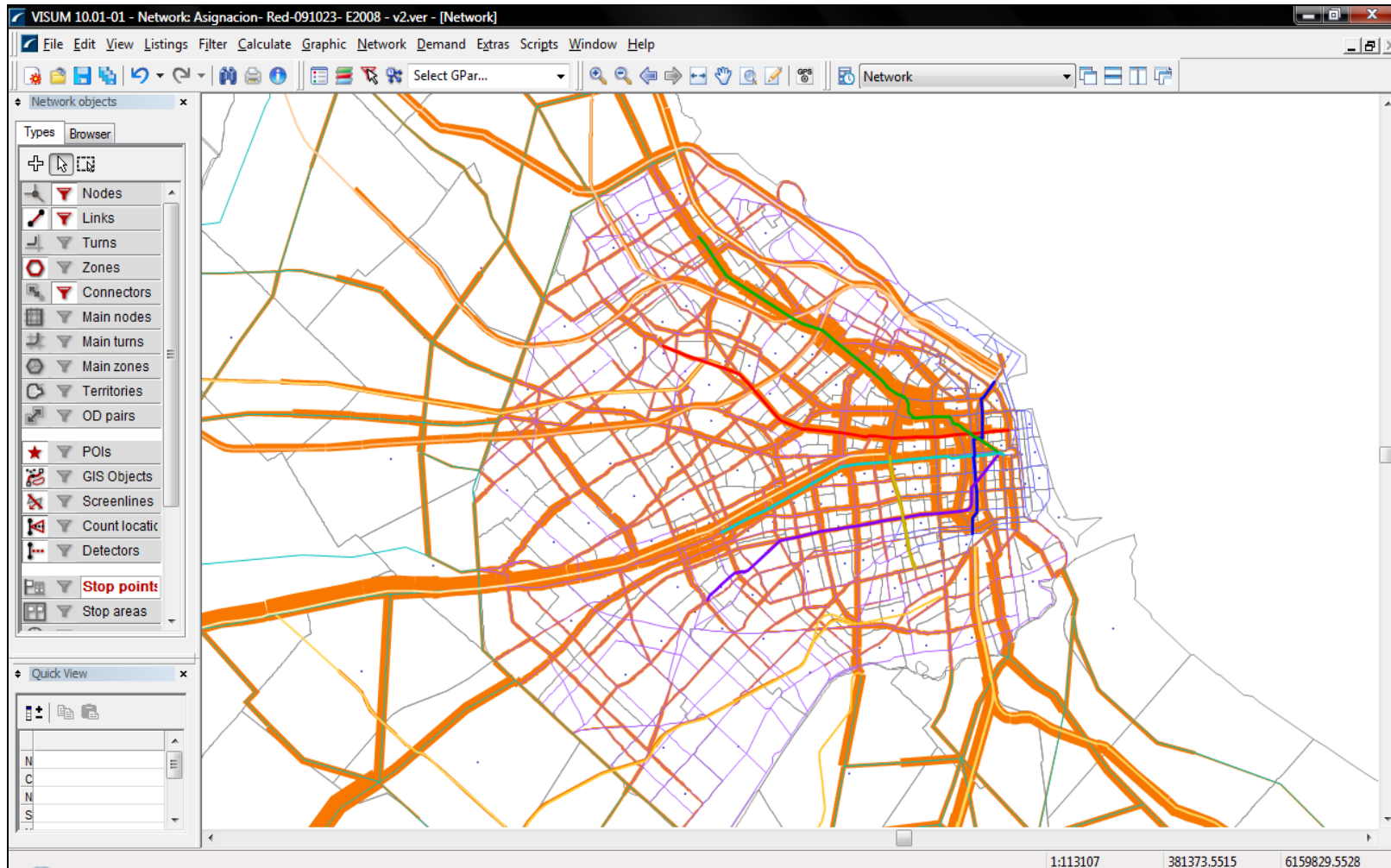
Multiplicidad de modos de transporte.



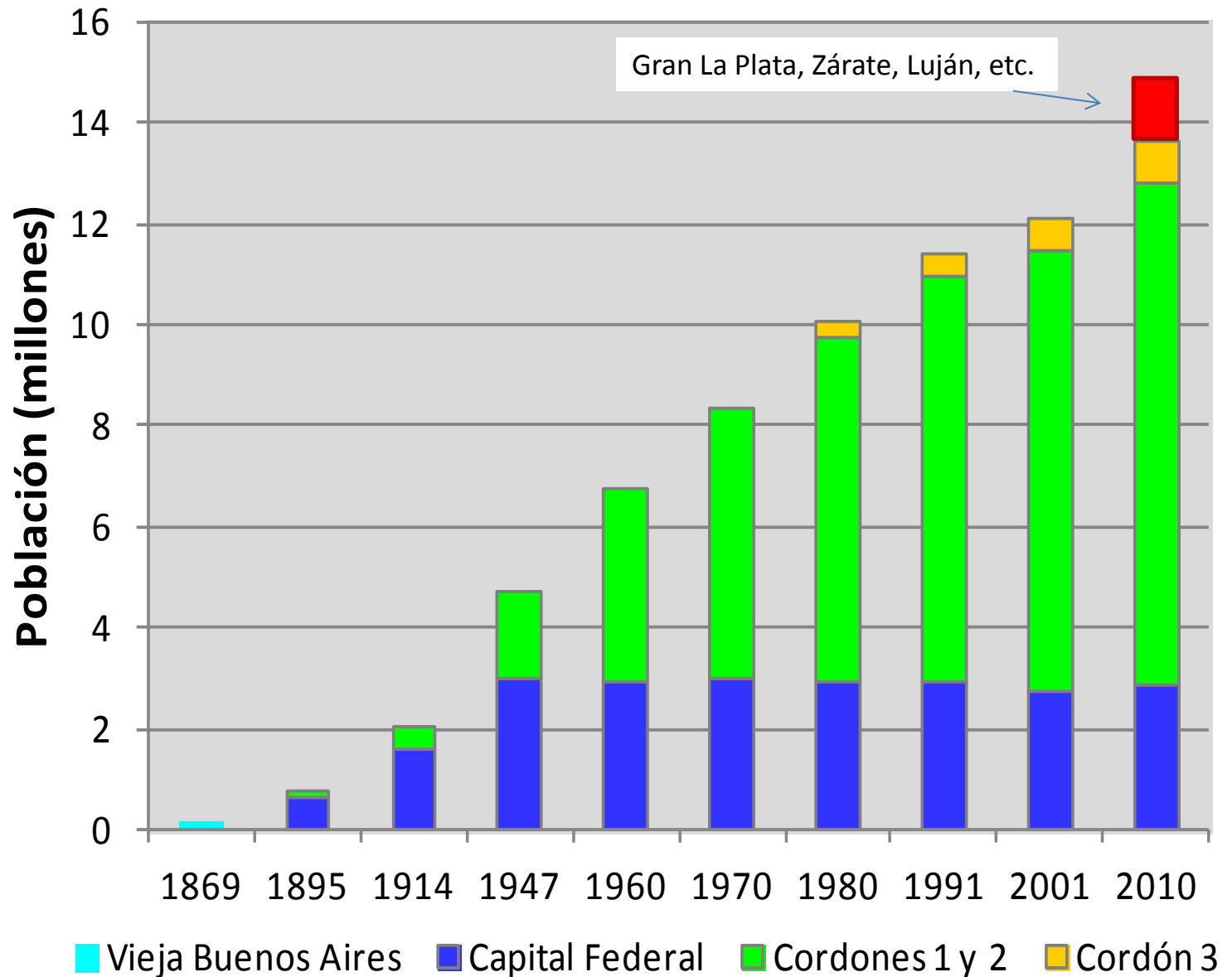
Crecimiento básicamente coincidente con los corredores ferroviarios.

**Multiplicidad de jurisdicciones:
Nacional, Provincial y GCBA.**

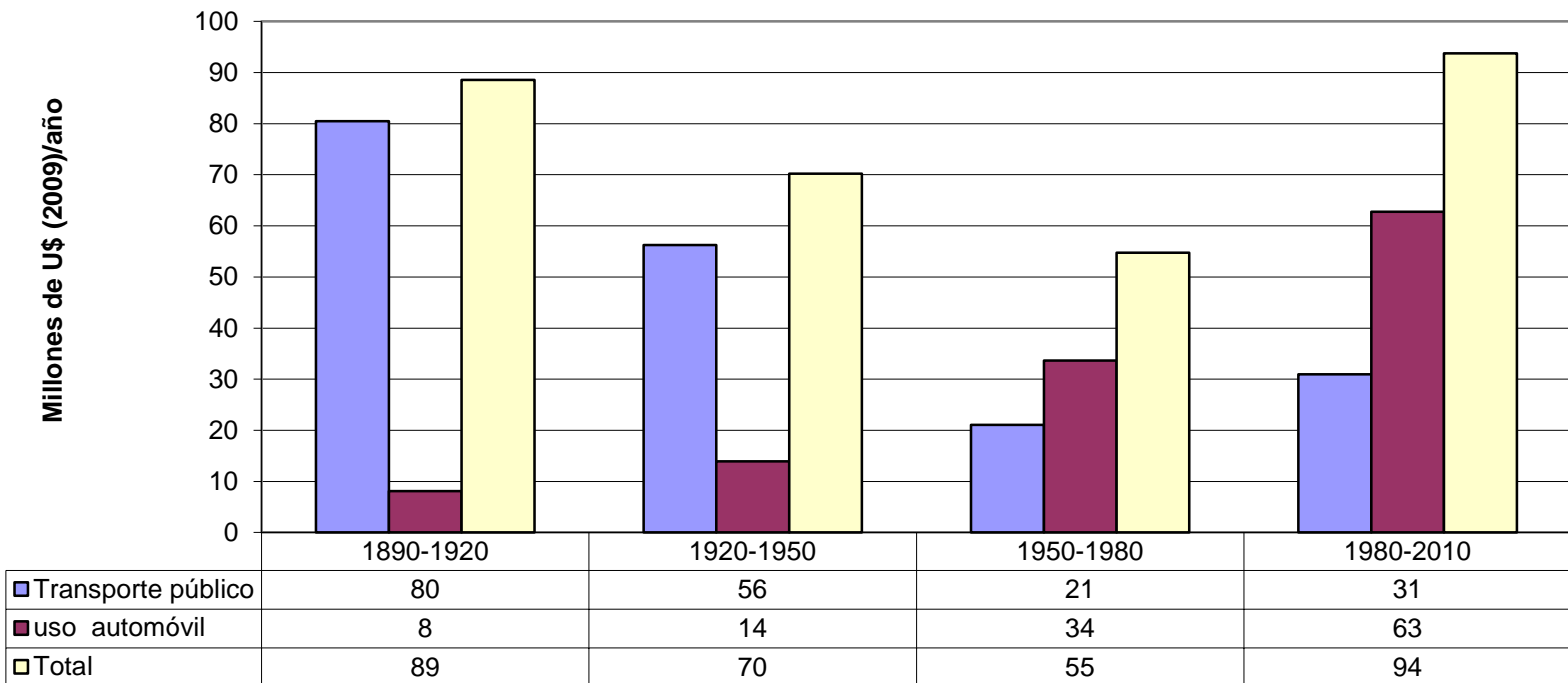
Flujos de transporte público



Expansión del Área Metropolitana



Inversión anual en infraestructura



- Ferrocarriles metropolitanos
- Viaductos y trincheras.
- Primera línea de Subte.
- tranvías

- Electrificaciones ferroviarias significativas.
- Cuatro nuevas líneas de Subte.
- Infraestructura vial incipiente entre capital y partidos

- Inicio de la inversión vial masiva.
- Autopistas urbanas.
- Renovación coches ferroviarios pero no se agrega capacidad a la red

- Electrificación Roca
- Ampliación de los accesos.
- Extensiones de líneas de Subte.
- Línea H.
- Pasos a desnivel

Estación Constitución

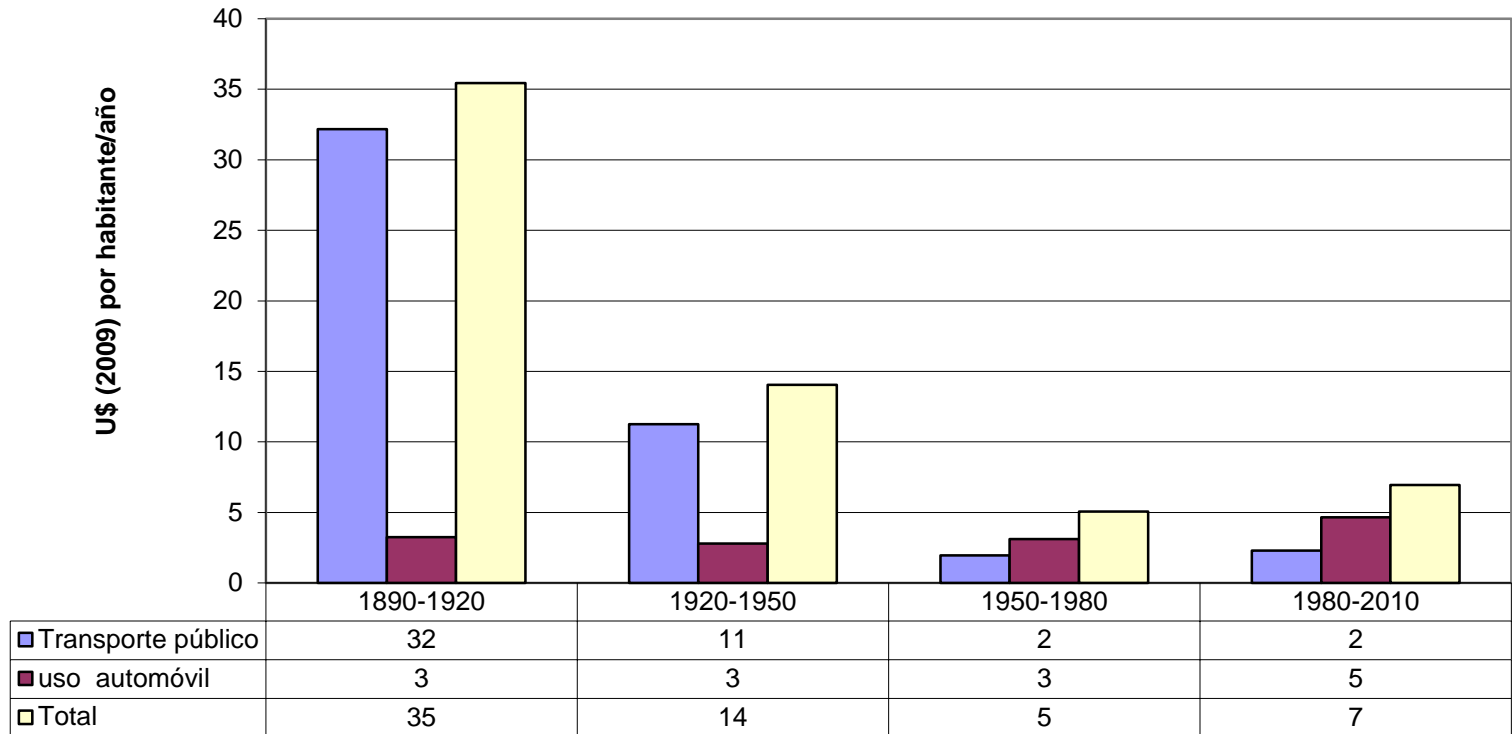


Cuadruplicación de vía en la trinchera del Sarmiento





Inversión anual per cápita



- Ferrocarriles metropolitanos
- Viaductos y trincheras.
- Primera línea de Subte.
- tranvías

- Electrificaciones ferroviarias significativas.
- Cuatro nuevas líneas de Subte.
- Infraestructura vial incipiente entre capital y partidos

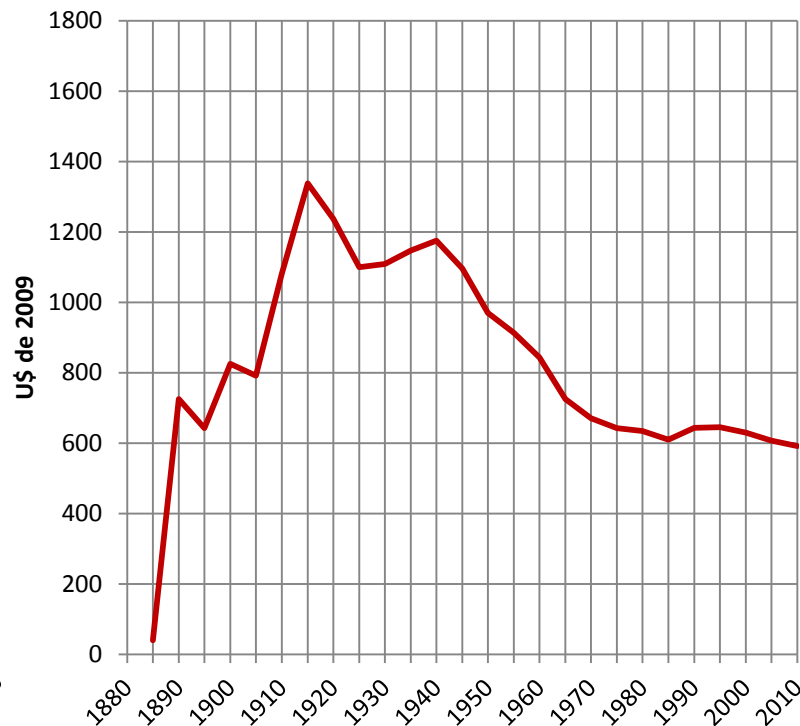
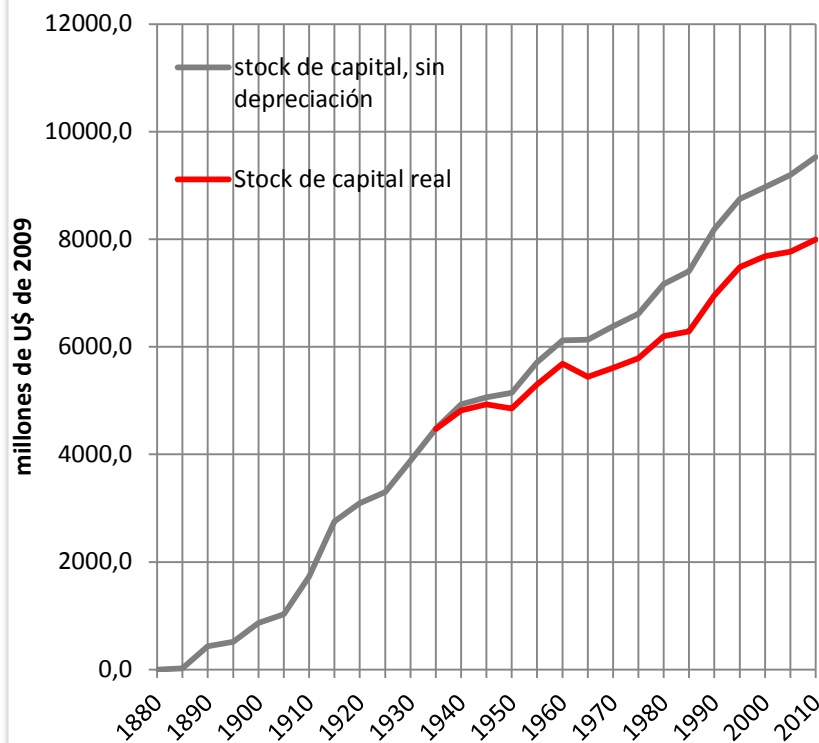
- Inicio de la inversión vial masiva.
- Autopistas urbanas.
- Renovación coches ferroviarios pero no se agrega capacidad a la red

- Electrificación Roca
- Ampliación de los accesos.
- Extensiones de líneas de Subte.
- Línea H.
- Pasos a desnivel

Stock de capital

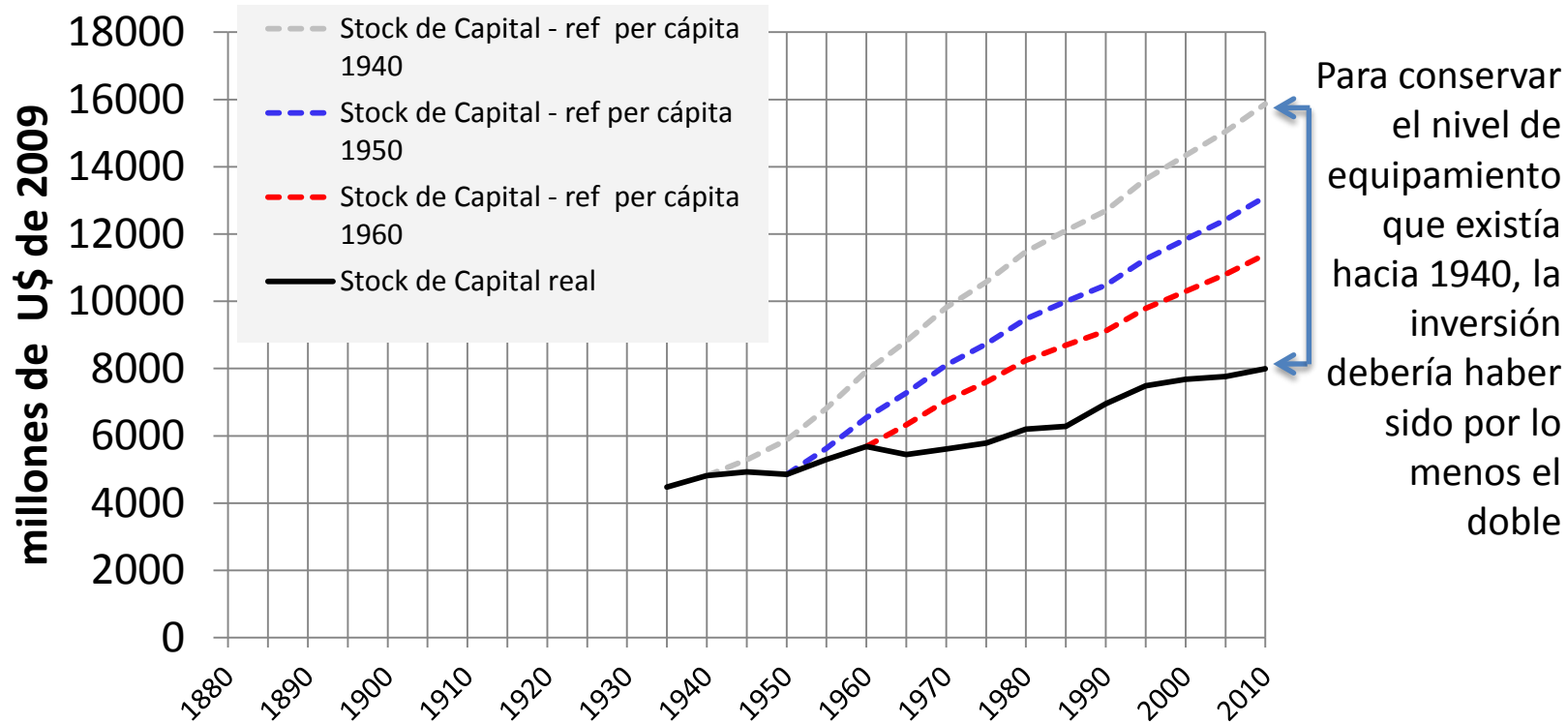
Evolución del stock de capital de infraestructura de transporte en el AMBA. Sin depreciación y real.

Stock de capital real de infraestructura de transporte per cápita.

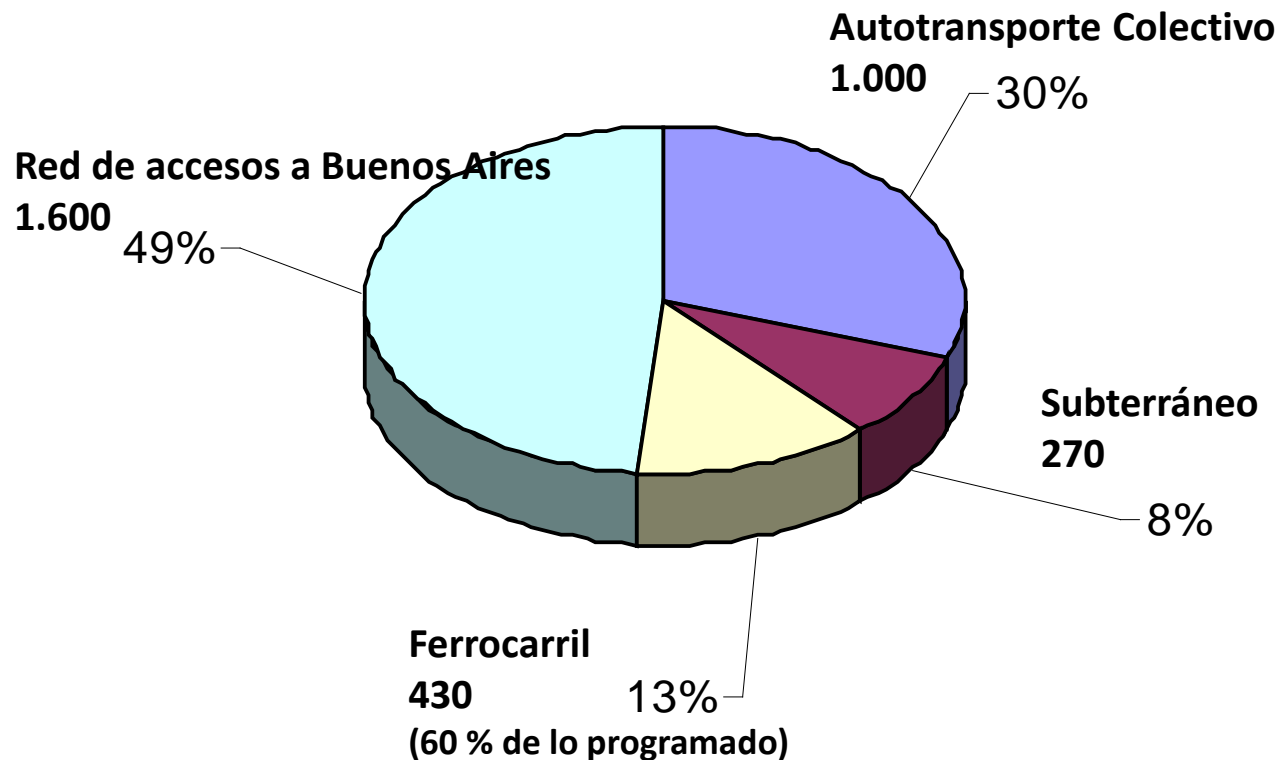


La inversión faltante

Estimación de la evolución hipotética del stock de capital real, según distintos niveles de referencia de stock per cápita estabilizado.

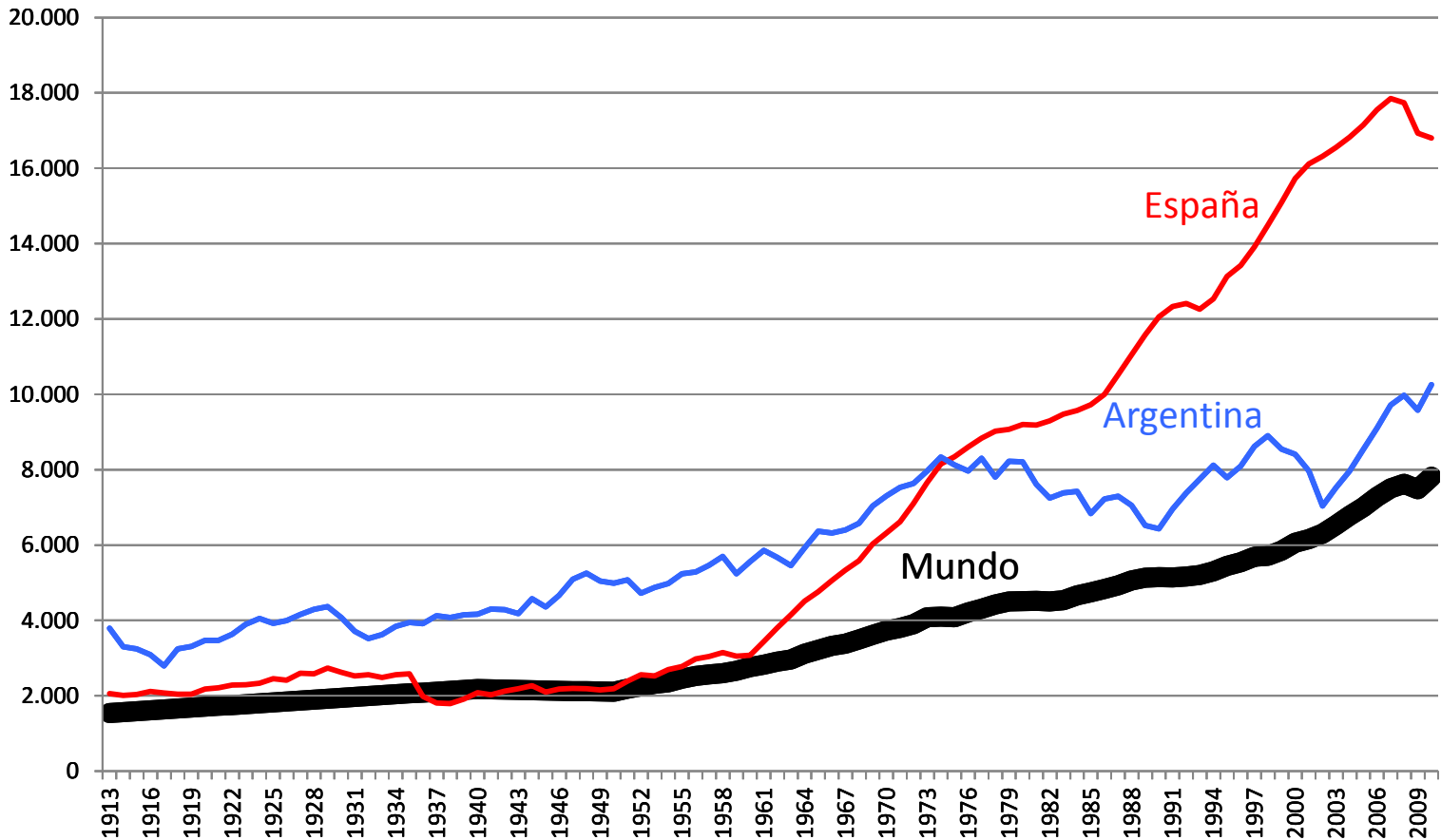


Las inversiones en Buenos Aires en los '90 (no solo infraestructura)

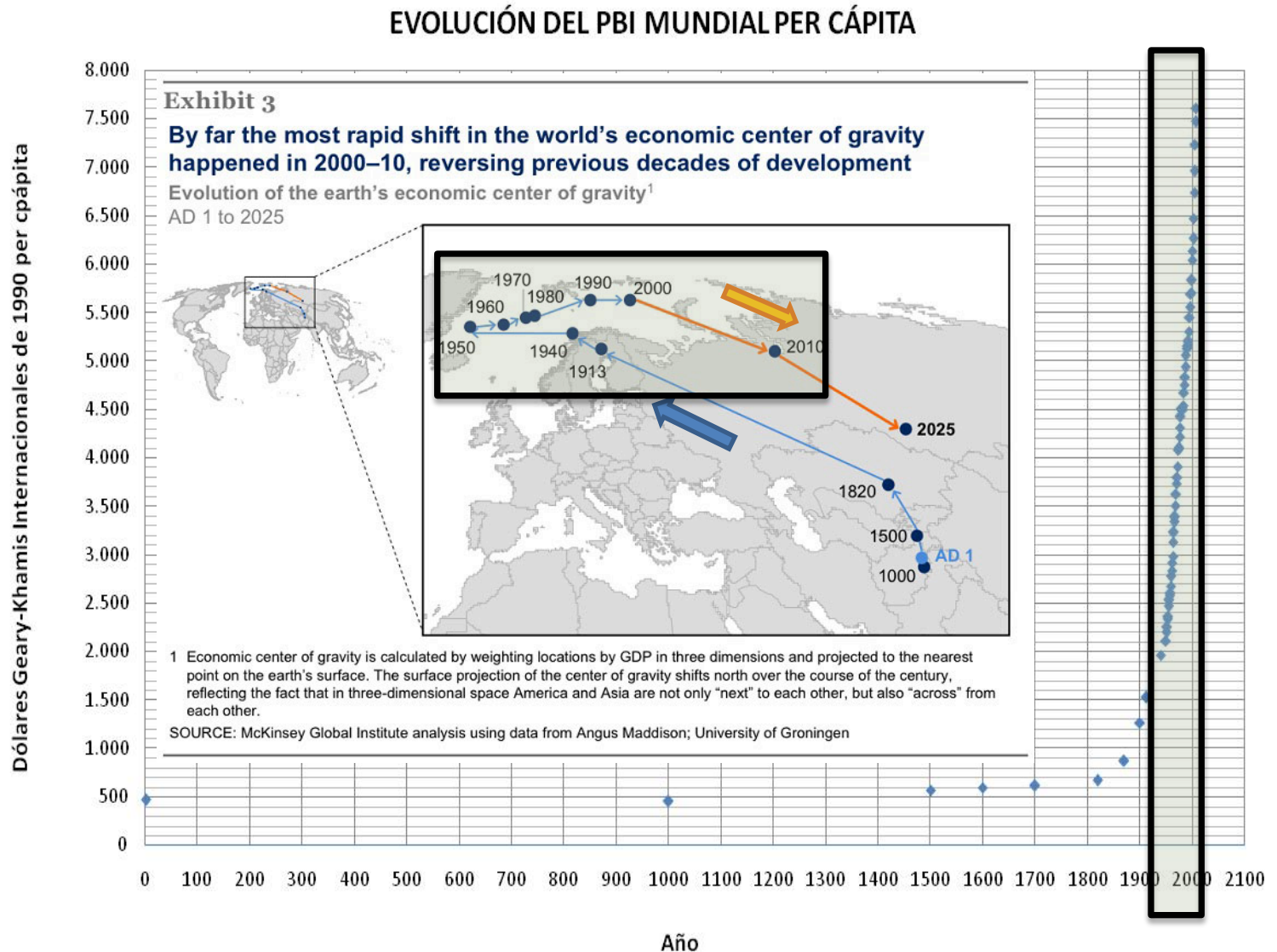


Argentina: un siglo de crecimiento...

PBI per capita
(1990 Int.GK\$)

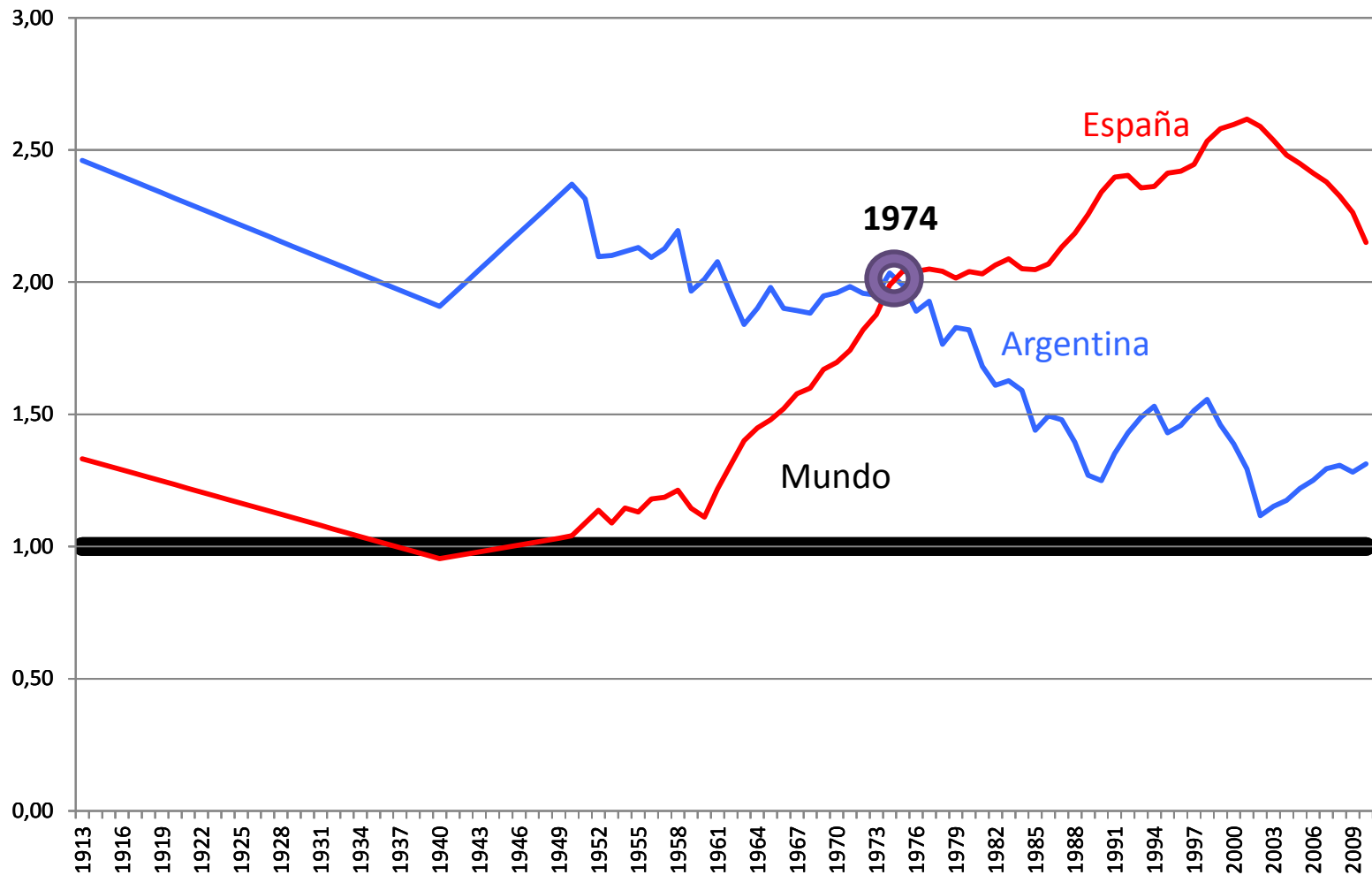


que hay que poner en contexto...

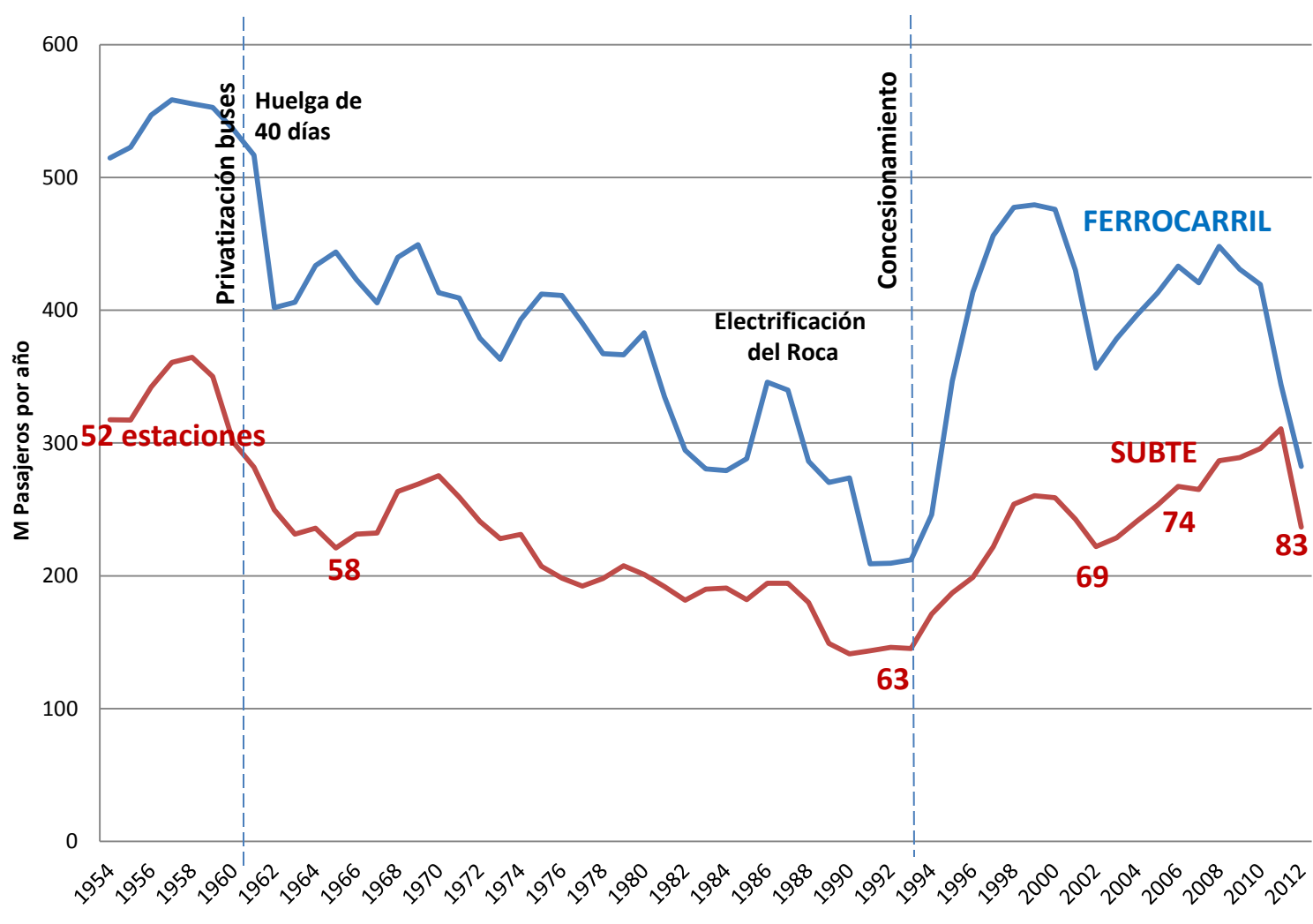


para entender el verdadero retraso relativo.

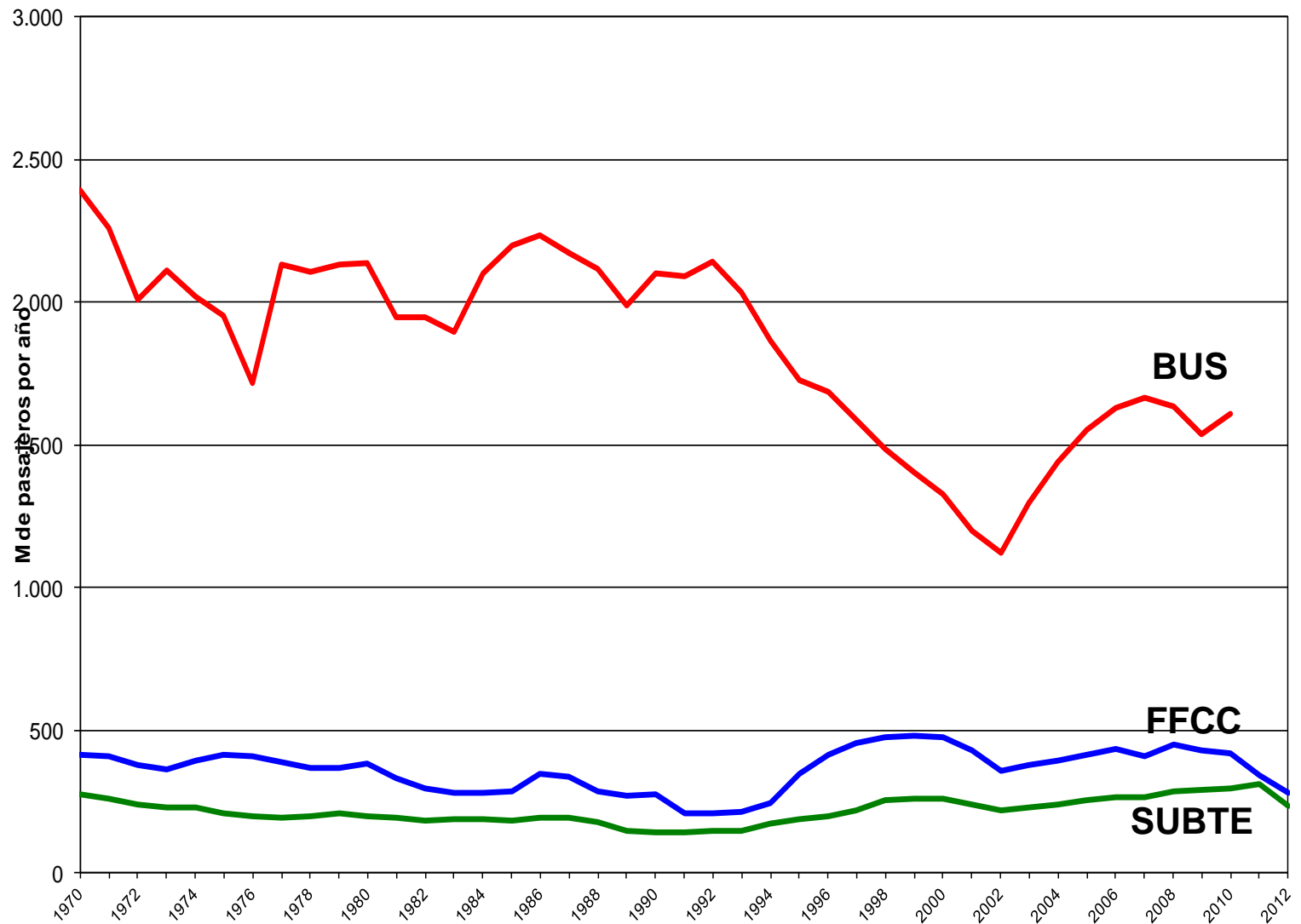
PBI pc / PBI pc Mundo



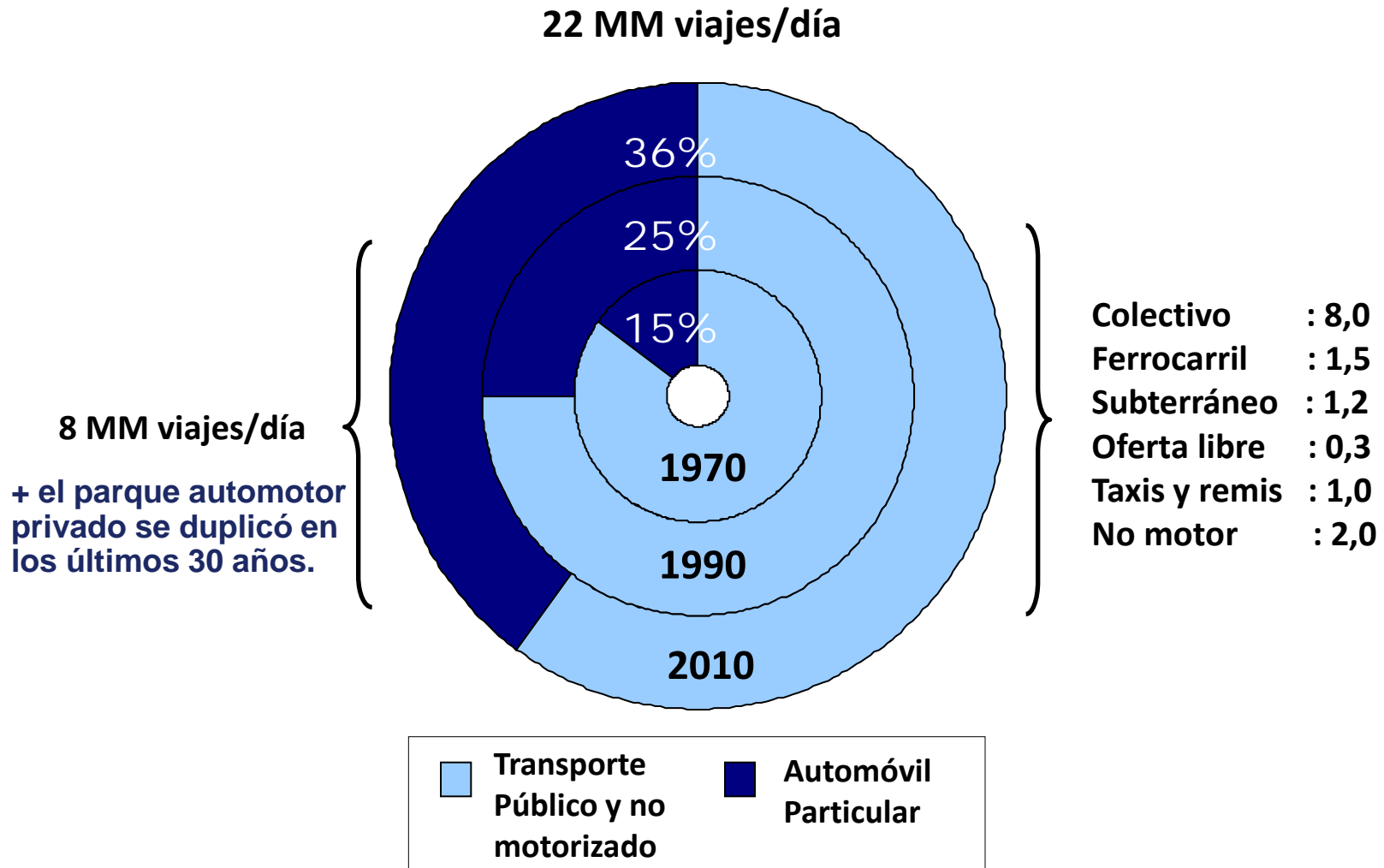
Relacionado con la caída del tráfico,



la migración a modos menos eficientes,



mucho menos eficientes.



Infraestructura física e infraestructura institucional

1885-1916

- Inversión casi totalmente privada durante el período de auge hasta la Primer Guerra Mundial.
- Desarrollo de los primeros modos de transporte masivo.

1916-1940

- Inversión mayormente privada durante el período entre guerras.
- Comienzo de las grandes inversiones viales públicas.
- Crisis del sistema privado.

1940-1990

- Inversión totalmente pública.
- Gestión pública del sistema de transporte masivo.

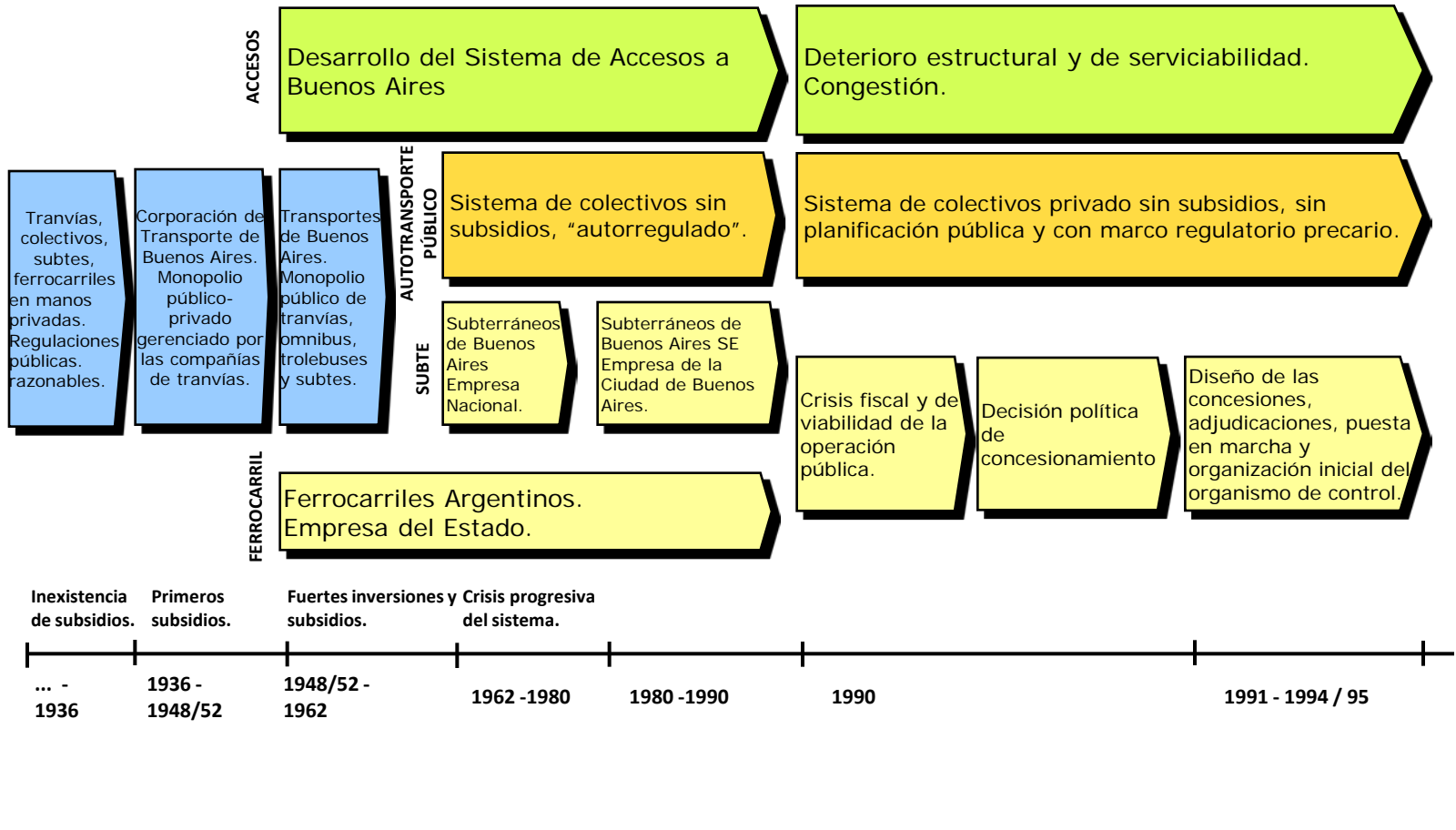
1990-2003

- Inversión privada y pública bajo concesión.
- Gestión privada del sistema bajo concesión.

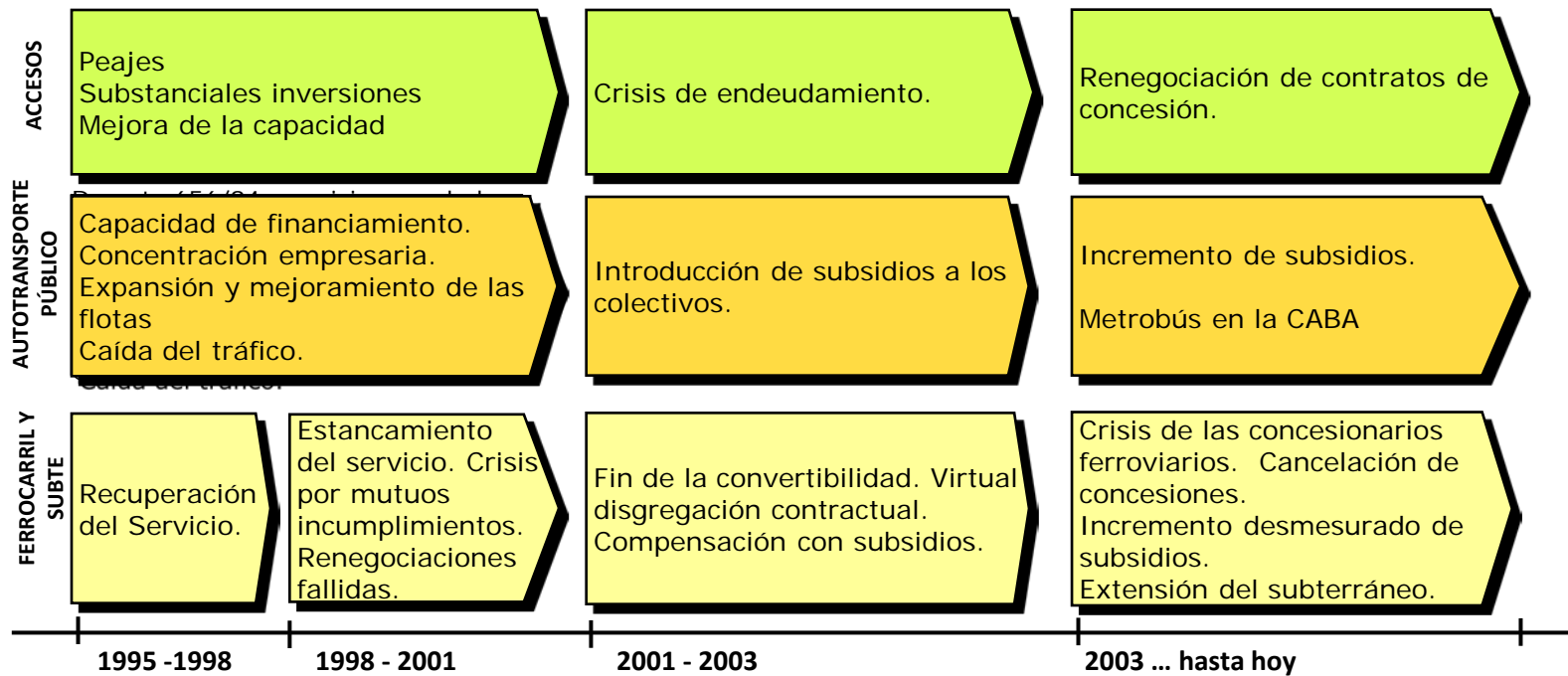
Desde 2003

- Inversión pública.
- Gestión privada del sistema bajo concesión con perspectivas de una mayor intervención pública.







Desarrollo institucional (I)



Desarrollo institucional (II)

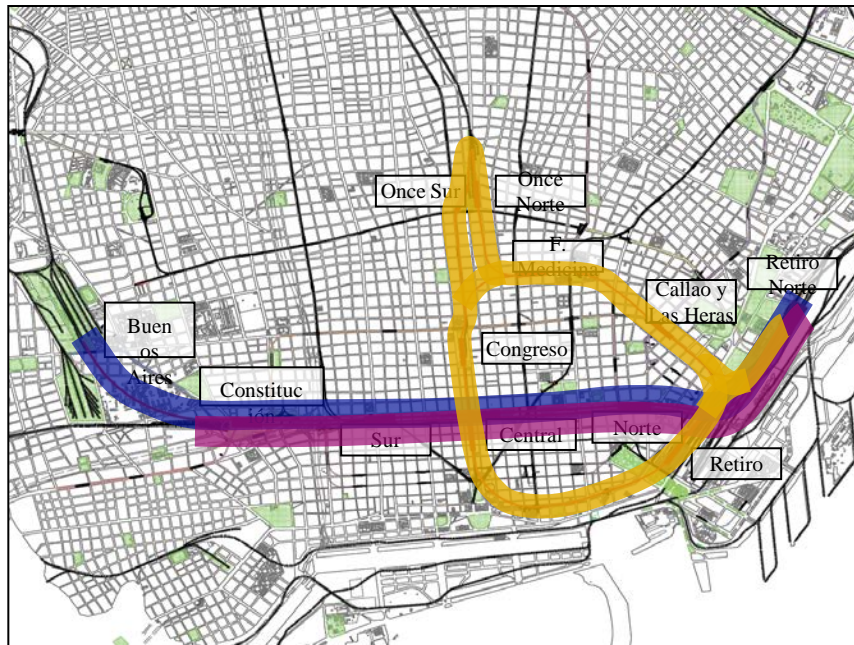


La industria de los servicios de ingeniería: parte de la infraestructura institucional del país

		ARGENTINA	BRASIL	ESPAÑA
Empleados		2.000	29.000	45.700
Facturación	MU\$/año	50	2.130	7.895
Productividad	kU\$ / empl.	25,0	73,4	172,8
				
				
Facturación por habitante	U\$ / hab.	1,3	10,7	197,4
				
				
Facturación / PBI	U\$ / kU\$ PBI	0,2	1,3	4,9
				
				

Entonces...

- La inversión en grandes infraestructuras de transporte per cápita es hoy un 10% de la que era en el primer centenario (en ferrocarriles y subtes es menos del 5%).
- Quedan pendientes proyectos estructurantes que deben ser concertados entre jurisdicciones: Red Expreso Regional, extensión del Subte a Avellaneda, etc., que requieren importantes acuerdos institucionales.



Red Expreso Regional PETERS (2010)

- RER 1: FFCC Roca y el San Martín.
- RER 2: FFCC Mitre y Sarmiento con un bucle bajo el AC.
- RER 3: FFCC Belgrano Norte y Sur.

Entonces...

- La inversión en grandes infraestructuras de transporte per cápita es hoy un 10% de la que era en el primer centenario (en ferrocarriles y subtes es menos del 5%).
- Quedan pendientes proyectos estructurantes que deben ser concertados entre jurisdicciones: Red Expreso Regional, extensión del Subte a Avellaneda, etc., que requieren importantes acuerdos institucionales.
- La infraestructura institucional (organizaciones públicas y privadas) también tiene un retraso considerable y sufrió las mismas fluctuaciones que la política económica, impidiendo su consolidación.



El gran desafío es **avanzar en ambos frentes**: el de la infraestructura física (con 60 años de retraso), y en el de la infraestructura institucional.



¡Muchas gracias!

ragosta@uca.edu.ar



Sistema de gestión
certificados por IRAM
IRAM-ISO 9001:2008
IRAM-ISO 14001:2004
OHSAS 18001:2007