

A.V. TRANSPORTE

En esta sección se analiza la evolución tanto del transporte público y privado, como del precio de los estacionamientos de la Ciudad de Buenos Aires, a partir de diversas fuentes.

En primer lugar, se presenta información sobre el transporte público que circuló en el distrito tanto en el primero como en el segundo trimestre de 2011 y, posteriormente, los valores acumulados para los primeros seis meses de dicho año.

El transporte público se encuentra integrado tanto por modos que trasladan pasajeros dentro del área metropolitana como sólo dentro de los límites jurídicos de la Ciudad. Al interior del primer grupo, se encuentran los colectivos de media distancia, los colectivos que tienen una de sus cabeceras en la Ciudad y la otra en alguna localidad del Conurbano bonaerense, y el sistema de ferrocarriles metropolitanos. Por su parte, el segundo grupo está constituido por los subterráneos (integrado por las seis líneas y el premetro) y los colectivos que cumplen la totalidad de su recorrido en la Ciudad de Buenos Aires. Estos datos son provistos por el INDEC y, en todos los casos, corresponden a la cantidad de boletos vendidos y no a los pasajeros transportados. En lo que respecta al ferrocarril y al autotransporte público que tiene una cabecera fuera del distrito, es imposible conocer el número de pasajeros efectivamente ingresados a la Ciudad (puede ser que en algunos casos la integridad del viaje se haya realizado fuera de los límites porteños), por cuanto los valores aquí presentados excederían los correspondientes a la Capital.

En segundo lugar, se incluye la cantidad de vehículos que pasaron por las cabinas de peajes de las autopistas metropolitanas en los mismos períodos. Para dicho análisis se estudiará, por un lado, lo que corresponde a la circulación en los accesos a la Ciudad y, por otro, lo que refiere a las autopistas internas del distrito. Los datos provienen del INDEC y de AUSA, respectivamente. También aquí es necesario mencionar que las cantidades analizadas no coinciden con los coches efectivamente ingresados a la Ciudad, pues, por un lado, no todos los que circulan por los accesos entran a la Capital, y por otro, los hay que acceden por calles o colectoras, sin entrar así en los registros de los peajes. Asimismo, debe tenerse en cuenta que existen vehículos que ingresan a la Ciudad pagando peaje en los accesos y también en las autopistas internas.

Por último, se indican los precios de estacionamientos ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en junio de 2011, en base a un relevamiento propio del CEDEM, por su importancia dentro del conjunto de gastos que implica el uso de un automóvil privado en la Ciudad.

TRANSPORTE PÚBLICO

En el primer trimestre de 2011 se comercializaron poco más de 522 millones de boletos en los distintos modos de transporte público, lo que implica que prácticamente no hubo variación

respecto a la cantidad de pasajes vendidos durante el mismo período del año anterior (aumentó menos del 0,1%); dicho comportamiento se debe a que los ferrocarriles metropolitanos evidenciaron una merma considerable (-22%), si bien el transporte automotor y los subtes tuvieron subas interanuales (5,5% y 4%, respectivamente).

Para el segundo trimestre del año la cantidad de pasajes vendidos por los diferentes modos de transporte público fue cercana a 592 millones, implicando una variación interanual negativa de 1,6%; dicha caída estuvo traccionada por la baja en la cantidad de boletos comercializados por los trenes (-18,6%), en tanto los restantes modos mostraron una dinámica positiva. En efecto, la red de subterráneos tuvo un incremento interanual de 8%, en tanto los colectivos aumentaron 1% la venta de pasajes respecto al segundo trimestre del año anterior.

A lo largo del primer semestre de 2011, se acumuló una venta de poco más de 1.114 millones de boletos en los distintos modos de transporte público, lo que se traduce en un decremento de casi 1% respecto al nivel registrado para el primer semestre de 2010. Como surge de lo descripto para la dinámica trimestral, el comportamiento a la baja del transporte público durante el período enero-junio se explica por la caída en el número de pasajes vendidos por los ferrocarriles. Al respecto, debe considerarse que la mengua en el número de boletos comercializados no implica necesariamente la disminución en el número de personas que se desplazaron en trenes, toda vez que la tendencia interanual negativa mostrada por este modo puede entenderse porque durante los primeros seis meses del año se registraron numerosos cierres de boleterías por falta de monedas, permitiendo a los pasajeros viajar sin adquirir boleto.

En la primera mitad de 2011, los colectivos transportaron poco más de 802 millones de pasajeros, lo que constituye el 72% de los usuarios del transporte público del semestre. Por su parte, el ferrocarril y el subte vendieron 165,8 millones y 146,1 millones de boletos respectivamente (15% y 13% del total).

La información disponible no permite conocer la participación de los distintos modos de transporte en la circulación al interior de la Ciudad de Buenos Aires. Esto se debe a que, en el caso de colectivos y trenes, la red excede los límites de la Ciudad y no hay registros en forma de matriz origen-destino, y por ende no es posible saber si la utilización del modo de transporte fue para movilización al interior de la Ciudad, de ésta al Conurbano o dentro del Conurbano (la única excepción es el grupo de colectivos Distrito Federal). Por otra parte, vale la pena mencionar que la alta participación del transporte automotor frente a los otros modos disponibles, se debe históricamente a que los recorridos cortos (los más frecuentes) suelen ser realizados en colectivo y a que éstos ofrecen mayor conectividad debido a que alcanzan lugares intersticiales a los que los otros modos no acceden por su condición de guiados (es decir, por tratarse de modos que requieren de rieles fijos al territorio).

CUADRO A-V-1

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS POR MODO (EN MILES), VARIACIÓN INTERANUAL Y PARTICIPACIÓN RELATIVA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001/2011

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ⁴	TOTAL
		D.F. ¹	GRUPO 1 ²	GRUPO 2 ³	SUBTOTAL		
2001	241.744	262.931	908.462	26.106	1.197.499	432.024	1.861.267
2002	222.066	248.258	851.313	22.091	1.121.662	355.887	1.699.616
2003	228.505	289.622	967.695	31.365	1.288.682	377.891	1.895.004
2004	241.189	312.783	1.074.275	39.094	1.426.151	397.403	2.064.743
2005	253.351	342.210	1.173.237	43.447	1.559.164	413.753	2.226.268
2006	267.254	359.741	1.220.334	45.921	1.625.996	432.275	2.325.525
2007	270.922	365.177	1.308.609	49.458	1.723.244	425.356	2.419.522
2008	289.145	353.333	1.249.889	54.299	1.657.521	448.024	2.394.690
Trimestre I	57.899	78.872	293.629	12.007	384.508	103.236	545.643
Trimestre II	74.720	93.694	320.609	13.819	428.122	112.741	615.583
Trimestre III	80.136	90.943	313.085	14.306	418.334	116.441	614.911
Trimestre IV	76.390	89.824	322.566	14.167	426.557	115.606	618.553
2009	293.174	333.889	1.210.643	57.754	1.602.287	434.568	2.330.029
Trimestre I	68.858	83.676	307.660	14.265	405.602	106.485	580.945
Trimestre II	76.735	83.866	302.556	14.719	401.141	107.960	585.836
Trimestre III	74.499	80.568	290.743	14.037	385.348	106.865	566.712
Trimestre IV	73.082	85.779	309.684	14.733	410.196	113.258	596.536
2010	298.359	337.581	1.220.768	60.884	1.619.233	422.880	2.340.472
Trimestre I	62.902	74.125	271.296	13.037	358.458	100.606	521.966
Trimestre II	74.732	87.754	316.222	16.197	420.173	106.916	601.821
Trimestre III	81.272	86.950	313.714	15.917	416.581	110.360	608.213
Trimestre IV	79.453	88.752	319.536	15.733	424.021	104.998	608.472
2011							
Trimestre I	65.438	77.735	285.064	15.437	378.236	78.763	522.437
Trimestre II	80.654	90.174	316.774	17.233	424.181	87.056	591.891
Acumulado	146.092	167.909	601.838	32.670	802.417	165.819	1.114.328
VARIACIÓN INTERANUAL (%)							
2001	-6,6	-8,1	-9,6	-11,9	-9,3	-9,6	10,0
2002	-8,1	-5,6	-6,3	-15,4	-6,5	-17,6	-9,8
2003	2,9	15,7	13,7	42,0	14,9	6,5	11,5
2004	5,6	8,0	11,0	24,6	10,7	5,2	9,0
2005	5,0	9,0	9,3	10,7	9,3	4,1	7,8
2006	5,5	5,1	4,0	5,7	4,3	4,5	4,5
2007	1,4	1,5	7,2	7,7	6,0	-1,6	4,0
2008	6,7	-3,2	-4,5	9,8	-3,8	5,3	-1,0
Trimestre I	-1,5	-2,3	3,7	8,0	2,6	1,9	2,0
Trimestre II	14,5	0,2	-0,7	14,4	-0,1	8,5	3,0
Trimestre III	6,2	-3,5	-9,2	10,1	-7,5	8,0	-3,2
Trimestre IV	7,1	-7,1	-9,9	6,8	-8,8	3,0	-5,0

(continúa)

CUADRO A-V-1 (CONTINUACIÓN)**TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS POR MODO (EN MILES), VARIACIÓN INTERANUAL Y PARTICIPACIÓN RELATIVA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001/2011**

PERÍODO	SUBTES	LÍNEAS DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS				FERROCARRILES ⁴	TOTAL
		D.F. ¹	GRUPO 1 ²	GRUPO 2 ³	SUBTOTAL		
2009	1,4	-5,5	-3,1	6,4	-3,3	-3,0	-1,0
Trimestre I	18,9	6,1	4,8	18,8	5,5	3,1	6,5
Trimestre II	2,7	-10,5	-5,6	6,5	-6,3	-4,2	-4,8
Trimestre III	-7,0	-11,4	-7,1	-1,9	-7,9	-8,2	-7,8
Trimestre IV	-4,3	-4,5	-4,0	4,0	-3,8	-2,0	-3,6
2010	1,8	1,1	0,8	5,4	1,1	-2,7	0,4
Trimestre I	-8,6	-11,4	-11,8	-8,6	-11,6	-5,5	-10,2
Trimestre II	-2,6	4,6	4,5	10,0	4,7	-1,0	2,7
Trimestre III	9,1	7,9	7,9	13,4	8,1	3,3	7,3
Trimestre IV	8,7	3,5	3,2	6,8	3,4	-7,3	2,0
2011							
Trimestre I	4,0	4,9	5,1	18,4	5,5	-21,7	0,1
Trimestre II	7,9	2,8	0,2	6,4	1,0	-18,6	-1,6
Acumulado	6,1	3,7	2,4	11,8	3,1	-20,1	-0,8
PARTICIPACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE (%)							
Acumulado	13,1	15,1	54,0	2,9	72,0	14,9	100,0

¹ Líneas de colectivos que cumplen la totalidad de su recorrido en la Ciudad de Buenos Aires.² Líneas de colectivos que tienen una de las cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y las restantes en alguna localidad del Conurbano bonaerense.³ Líneas de colectivos que realizan recorridos de media distancia partiendo de la Ciudad de Buenos Aires.⁴ Comprende el servicio ferroviario prestado en la Ciudad de Buenos Aires y alrededores a través de las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, Urquiza, San Martín, Belgrano Norte y Sur.

Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

Al interior del transporte automotor, durante el primer trimestre del año, todos los subgrupos del modo evidenciaron variaciones interanuales positivas. En dicho marco, los mayores incrementos se dieron en los colectivos de media distancia (18,4%), seguidos por los colectivos que poseen una de sus cabeceras en la Ciudad de Buenos Aires y la otra en algún partido del Gran Buenos Aires (5,1%) y por aquellos que circulan solo por la Ciudad de Buenos Aires (4,9%). Dicho comportamiento se explica, en parte, por la mala *performance* exhibida por todos los segmentos del transporte automotor en el primer trimestre del año pasado.

Para el segundo trimestre de 2011 todos los subgrupos del transporte de colectivos volvieron a mostrar subas interanuales, constituyéndose en el quinto trimestre consecutivo en observar alzas. Para este período, nuevamente el grupo 2 fue el que mayor crecimiento exhibió (6,4%); por su parte, los colectivos que circulan exclusivamente en la Ciudad tuvieron subas cercanas al 3%, mientras que los colectivos del grupo 1 registraron los aumentos más leves, de apenas 0,2%.

En el acumulado a junio, los incrementos registrados para los dos primeros trimestres del año condujeron a que todos los grupos del

autotransporte público evidenciaran variaciones positivas. El ascenso más importante se observó en el grupo de colectivos que realizan recorridos de media distancia (grupo 2), los cuales aumentaron cerca de 12% la cantidad de boletos vendidos, seguido por los ómnibus con recorrido íntegramente dentro de la Ciudad (Distrito Federal - D.F.), los cuales vendieron 3,7% más boletos. En tanto, los colectivos interdistritales (grupo 1) arrojaron una variación interanual acumulada de 2,4%.

Por su parte, el sistema de subterráneos porteño exhibió en el primer trimestre del año una suba de 4%. Hacia el interior del modo, todas las líneas acompañaron el signo de la evolución, a excepción de la línea A, que mostró una leve caída en el número de pasajes vendidos (-0,6%). La línea H fue la que mayor incremento tuvo (cerca de 86%), seguida por la D (7,6%), la E (3,9%), la C (3,5%) y el premetro (2,5%); asimismo, la línea B se mantuvo prácticamente estable respecto al mismo período del año anterior (aumentó solo 0,5%).

Para el segundo trimestre de 2011 la red de subterráneos volvió a mostrar, por cuarto trimestre consecutivo, un comportamiento interanual positivo, al crecer casi 8% el número de boletos comercializados. Al igual que para los

primeros tres meses del año, la línea H evidenció la mayor alza (cerca de 106%) seguida, de manera mucho más rezagada, por la línea D (15%), la E (9,4%), la C (6,5%) y la B (5,4%). En contraposición, el premetro y la línea A observaron variaciones interanuales negativas (-14,7% y -4,1%, respectivamente).

Para el acumulado al primer semestre del año, el subterráneo porteño exhibió una suba interanual de 6,1%, guarismo que responde a la dinámica trimestral antes descripta. Hacia el interior del modo, todas las líneas de la red replicaron los comportamientos observados para el periodo abril-junio es decir, la línea H mostró el mejor desempeño (96,5%), seguida por la D (11,7%), la E (7%), la C (5,1%) y la B (3,1%), mientras que el premetro y la línea A exhibieron decrementos del orden de 6,5% y 2,5%, respectivamente (Cuadro A-V-2). Cabe mencionar que la excelente *performance* de la línea H durante los primeros seis meses del año se explica por la inauguración en diciembre de 2010 de la estación Corrientes; en efecto, dicha inauguración promovió la multiplicación del número de pasajeros diarios, no solamente por ampliar el área de influencia de la red, sino también por posibilitar la conexión con la estación Pueyrredón de la línea B.

CUADRO A-V-2

TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. VARIACIÓN INTERANUAL Y PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002/2011

PERÍODO	LÍNEA A	LÍNEA B	LÍNEA C	LÍNEA D	LÍNEA E	LÍNEA H	PREMETRO	TOTAL SUBTE	
	VARIACIÓN INTERANUAL (%)							PASAJES (EN MILES)	
2002	-10,3	-6,9	-12,8	-4,6	-9,4	-	-7,5	-8,1	222.066
2003	-0,3	7,6	2,8	1,1	-0,6	-	5,6	2,9	228.505
2004	3,7	10,4	3,4	3,8	4,7	-	-3,1	5,6	241.189
2005	3,5	6,2	5,1	4,2	8,1	-	1,2	5,0	253.351
2006	4,5	5,4	7,4	4,5	8,2	-	-1,9	5,5	267.254
2007	-4,3	0,5	6,9	0,1	7,3	0,0	-10,8	1,4	270.922

(continúa)

CUADRO A-V-2 (CONTINUACIÓN)

TRANSPORTE. PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS. VARIACIÓN INTERANUAL Y PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2002/2011

PERÍODO	LÍNEA A	LÍNEA B	LÍNEA C	LÍNEA D	LÍNEA E	LÍNEA H	PREMETRO	TOTAL SUBTE		
	VARIACIÓN INTERANUAL (%)							PASAJES (EN MILES)		
2008	18,9	4,8	4,6	0,2	12,1	557,0	-22,2	6,7	289.145	
Trimestre I	3,7	-7,6	1,9	-5,2	7,5	0,0	-22,7	-1,5	57.899	
Trimestre II	25,5	11,9	11,7	9,1	19,3	0,0	-18,8	14,5	74.720	
Trimestre III	21,0	5,5	1,8	-1,6	8,8	0,0	-19,4	6,2	80.136	
Trimestre IV	23,8	7,8	3,6	-2,0	12,5	91,1	-27,8	7,1	76.390	
2009	7,4	1,1	-2,2	-1,4	-2,5	18,8	-36,4	0,4	290.421	
Trimestre I	26,1	19,5	5,3	9,9	11,4	52,6	-41,0	14,2	66.105	
Trimestre II	12,0	3,4	0,6	-1,5	1,3	23,5	-35,3	2,7	76.735	
Trimestre III	-1,8	-7,9	-8,1	-8,2	-8,1	8,4	-35,7	-7,0	74.499	
Trimestre IV	-1,2	-4,9	-5,1	-2,9	-10,9	4,4	-33,2	-4,3	73.082	
2010	3,6	0,3	4,2	1,4	-1,0	5,4	-14,2	1,8	298.359	
Trimestre I	-5,5	-9,3	-6,5	-10,1	-13,1	-3,3	-31,4	-8,6	62.902	
Trimestre II	-0,8	-3,4	1,2	-4,7	-5,2	-1,4	-17,5	-2,6	74.732	
Trimestre III	8,8	8,5	10,9	9,9	5,7	11,1	-12,7	9,1	81.272	
Trimestre IV	11,6	4,7	10,6	9,8	8,5	14,3	8,5	8,7	79.453	
2011										
Trimestre I	-0,6	0,5	3,5	7,6	3,9	85,8	2,5	4,0	65.438	
Trimestre II	-4,1	5,4	6,5	15,0	9,4	105,7	-14,7	7,9	80.654	
Acumulado	-2,5	3,1	5,1	11,7	7,0	96,5	-6,5	6,1	146.092	
	PARTICIPACIÓN POR LÍNEA (%)									
Acumulado	16,1	27,9	19,3	26,8	7,3	2,4	0,3	100,0		

Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

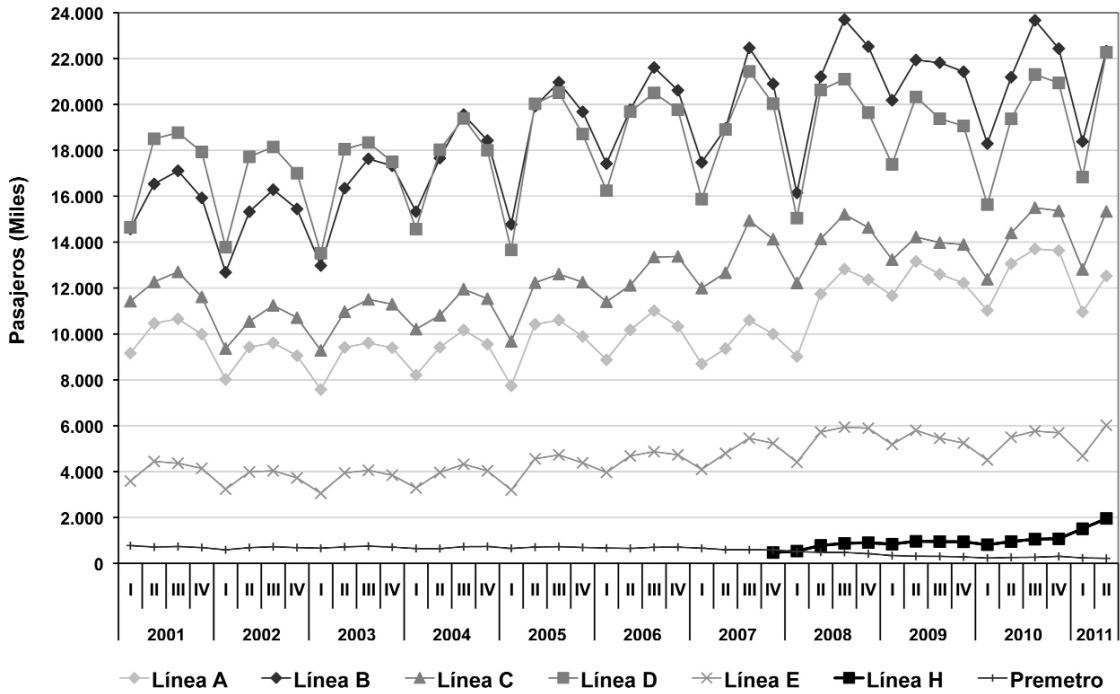
En valores absolutos, el crecimiento evidenciado en el primer semestre de 2011 significó 8,5 millones más de boletos vendidos en toda la red; en este contexto resalta el aumento registrado en la línea D, la cual comercializó 4,1 millones más de pases que en el mismo semestre del año anterior¹.

Asimismo, la línea H tuvo un incremento de 1,7 millones de pasajes, la C de 1,4 millones, la B de 1,2 millones y la E de 696.000; por el contrario, la línea A y el premetro vendieron 602.000 y 32.000 boletos menos, respectivamente (Gráfico A-V-1).

¹ De acuerdo a información suministrada por *Metrovías*, hasta el mes de septiembre de 2010, la Línea D estuvo sometida a la realización de una serie de obras de larga duración (tales como cambio del sistema de señales y renovación de vías), lo que condicionó hasta dicha fecha la calidad del servicio y la capacidad de transporte. De esta manera, recién a finales de 2010, la Línea D habría logrado regularidad y desarrollo pleno de su velocidad comercial diagramada, lo que explicaría el notable incremento interanual en la cantidad de pasajes vendidos.

GRÁFICO A-V-1

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001/2011

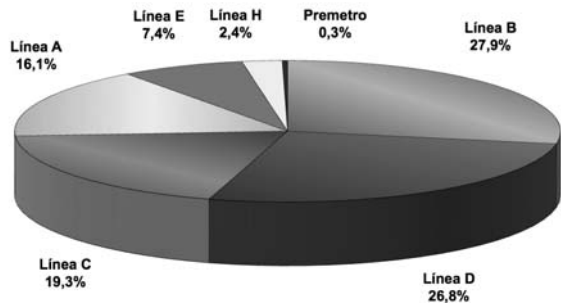


Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

Al tener en cuenta las variaciones en números absolutos y relativos, se hace obvia la diferente participación de las líneas del segmento de subterráneos. Es así, como las líneas B y D transportan a más de la mitad de los pasajeros del modo, siendo la primera la de mayor peso desde 2005. En comparación, la participación de las líneas H y el premetro son poco significativas en el total (Gráfico A-V-2).

GRÁFICO A-V-2

TRANSPORTE. PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS DE SUBTERRÁNEOS EN EL TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LA RED (%). CIUDAD DE BUENOS AIRES. ACUMULADO 2DO. TRIMESTRE DE 2011



Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

Finalmente, los ferrocarriles en su conjunto exhibieron durante el primer trimestre del año un decremento cercano al 22% con respecto al mismo período de 2010. Hacia el interior del modo, todos los ramales tuvieron comportamientos negativos, siendo el Roca el que mayor merma mostró (-34,4%). Por su parte, los ramales Belgrano Norte, Sarmiento y Mitre exhibieron bajas similares (apenas inferiores a -20%), en tanto el Urquiza cayó casi 18%. Asimismo, los ramales San Martín y Belgrano Sur observaron las caídas más moderadas (-5,1% y -1%, respectivamente).

A lo largo del segundo trimestre de 2011 los trenes volvieron a evidenciar un comportamiento a la baja en relación con la cantidad de boletos vendidos durante el mismo período del año anterior (-18,6%). Todos los ramales que conforman el modo mostraron caídas, a excepción del Belgrano Sur que tuvo un incremento de 8,2%. Nuevamente, fue el Roca el ramal que tuvo las

mayores bajas (cerca de -35%), seguido por el Belgrano Norte (-25,6%), el Mitre (-18,2%), el Gral. Urquiza (-17,6%) y el Sarmiento (-5,6%). Por su parte, el ramal San Martín prácticamente no mostró variación respecto a la cantidad de pasajes comercializados durante el segundo trimestre de 2010, ya que apenas cayó 0,4%.

Para el acumulado del primer semestre del año, el sistema de ferrocarriles observó una dinámica similar a la del segundo trimestre. En conjunto, el modo observó bajas ubicadas en torno al 20%, siendo el Belgrano Sur el único ramal en comportarse positivamente, al exhibir un incremento cercano a 4% en la cantidad de boletos comercializados respecto al primer semestre de 2010. Los restantes ramales que conforman la red tuvieron decrementos, en especial el Roca, que exhibió las mayores mermas (-37,7%) (Cuadro A-V-3).

CUADRO A-V-3

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES DE ACCESO A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. VARIACIÓN INTERANUAL (%) Y PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%). AÑOS 2002/2011

PERÍODO	EX-ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL FERROCARRILES	
								PASAJES (EN MILES)	
VARIACIÓN INTERANUAL (%)									
2002	-24,0	-12,1	-11,9	-14,0	-24,9	-3,1	-35,6	-17,6	355.887
2003	2,8	10,2	4,7	18,7	-12,0	22,0	12,3	6,5	377.819
2004	0,3	8,2	1,8	11,1	3,9	6,2	11,4	5,2	397.403
2005	7,4	3,9	2,1	4,9	12,5	-2,1	2,9	4,1	413.753
2006	0,4	4,8	5,7	8,8	18,0	-0,8	0,6	4,5	432.275
2007	-12,6	1,7	0,4	4,7	14,4	-5,4	-11,3	-1,6	425.356
2008	22,3	1,6	-3,5	-1,2	5,1	-6,7	7,8	5,3	448.024
Trimestre I	4,8	4,0	-4,6	0,1	12,6	-8,9	-13,6	1,9	103.236
Trimestre II	25,5	5,3	-2,5	3,3	9,1	-5,0	13,4	8,5	112.741
Trimestre III	36,2	-0,5	-0,3	-3,6	4,4	-6,3	21,8	8,0	116.441
Trimestre IV	24,5	-1,8	-6,3	-4,2	-3,8	-6,9	12,7	3,0	115.606
2009	5,3	-7,4	-10,8	-3,7	-1,7	-5,5	4,2	-3,0	434.568
Trimestre I	-1,9	0,2	-1,7	1,1	0,9	-1,9	11,4	3,1	106.485
Trimestre II	-8,2	-8,5	-13,5	-3,7	-4,7	-8,2	2,1	-4,2	107.960
Trimestre III	-8,9	-12,8	-20,2	-8,4	-5,7	-8,9	-0,5	-8,2	106.865
Trimestre IV	-2,6	-7,8	-7,0	-3,2	3,1	-2,6	5,0	-2,0	113.258

(continúa)

CUADRO A-V-3 (CONTINUACIÓN)

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES DE ACCESO A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. VARIACIÓN INTERANUAL (%) Y PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%). AÑOS 2002/2011

PERÍODO	EX-ROCA	SARMIENTO	MITRE	BELGRANO NORTE	SAN MARTÍN	URQUIZA	BELGRANO SUR	TOTAL FERROCARRILES	
								PASAJES (EN MILES)	
2010	-0,3	-7,7	-7,3	-2,0	3,0	1,5	7,6	-2,7	422.880
Trimestre I	-1,5	-9,5	-12,4	-6,3	-0,6	-4,4	9,3	-5,5	100.606
Trimestre II	4,8	-11,7	-2,7	-1,7	5,6	4,2	9,8	-1,0	106.916
Trimestre III	5,7	1,2	-1,6	2,7	5,7	7,3	4,5	3,3	110.360
Trimestre IV	-9,7	-10,5	-11,5	-2,7	1,5	-1,2	7,3	-7,3	104.998
2011									
Trimestre I	-34,4	-19,6	-19,2	-19,6	-5,1	-17,7	-1,0	-21,7	78.763
Trimestre II	-34,9	-5,6	-18,2	-25,6	-0,4	-17,6	8,2	-18,6	87.056
Acumulado	-37,7	-12,6	-18,7	-22,7	-2,7	-17,7	3,6	-20,1	165.819
PARTICIPACIÓN POR RAMAL (%)									
Acumulado	25,7	25,8	14,9	9,8	14,3	5,6	3,9	100,0	

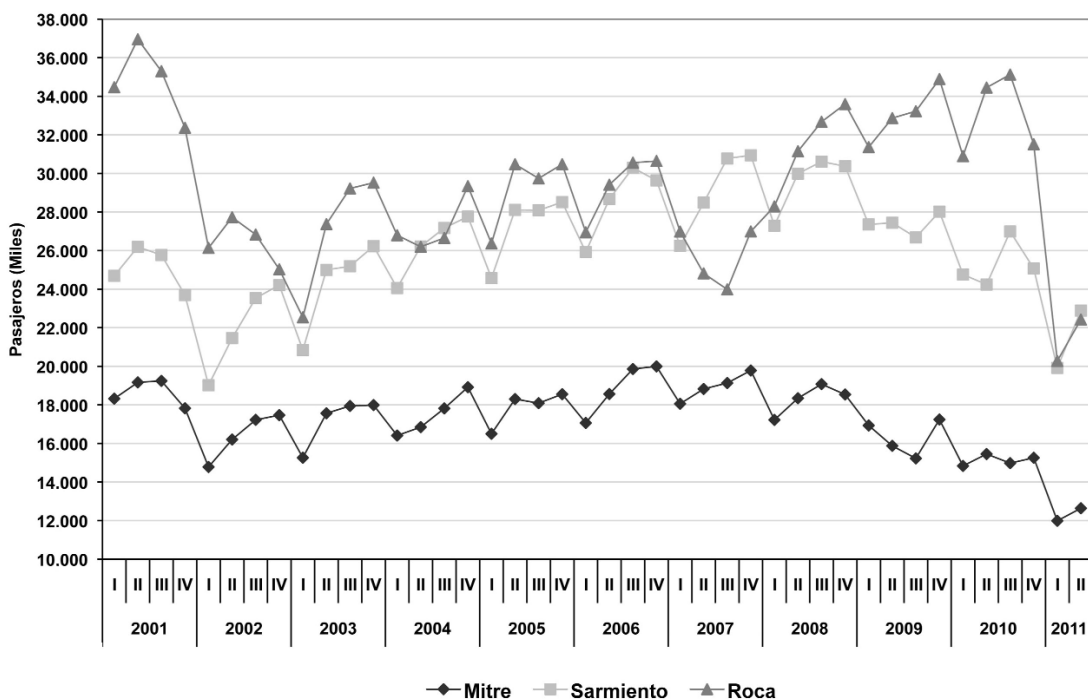
Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

En valores absolutos, el decremento mostrado por el ferrocarril en el primer semestre de 2011 significó 41,7 millones menos de boletos vendidos en toda la red; en este contexto, el comportamiento a la baja que ha tenido el ramal Roca se convierte en clave dentro del modo, toda vez que es el encargado de transportar a poco más de un cuarto de todos los usuarios de trenes. En efecto, el Roca comercializó para el primer semestre de 2011, 22,6 millones de boletos menos que en igual período del año anterior, absorbiendo más de la mitad de las pérdidas en venta de pasajes de todo el sistema.

El ramal Sarmiento, que también trasladó durante el primer semestre del año a un cuarto de los pasajeros del ferrocarril, comercializó 6,2 millones menos de pasajes que en el mismo semestre del año anterior; en tanto el Mitre, usado por el 15% de los usuarios de trenes, vendió en el período 5,7 millones de pasajes menos que un año atrás (Gráfico A-V-3)

GRÁFICO A-V-3 (CONTINUACIÓN)

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES MITRE, SARMIENTO Y ROCA (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001/2011



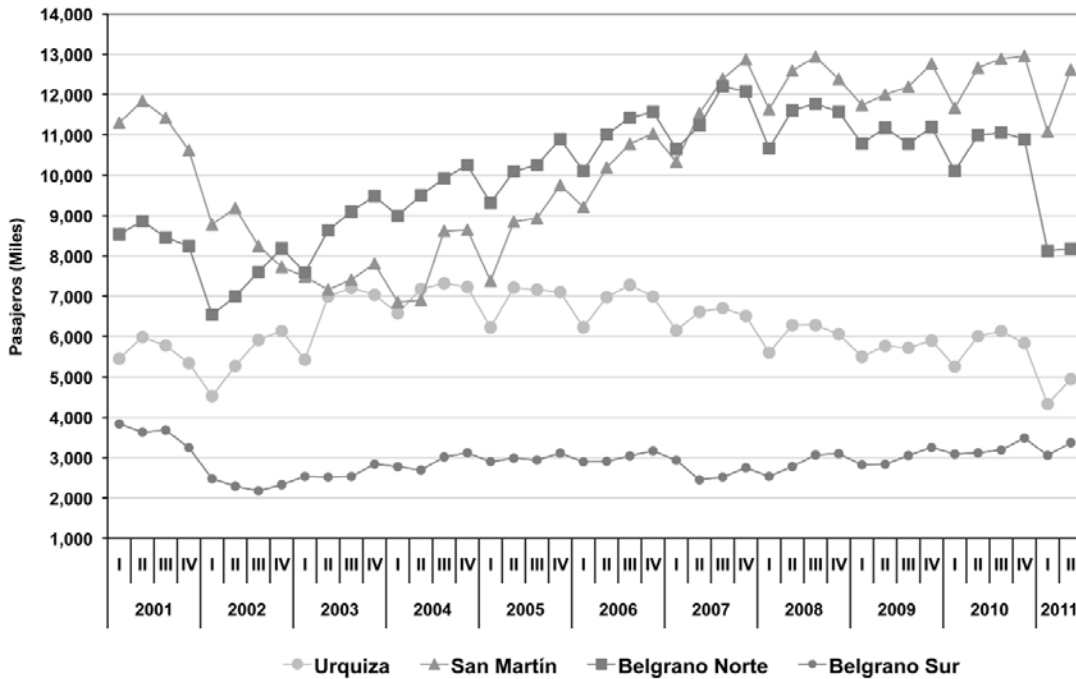
Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

Por su parte, el ramal Belgrano Norte (que transportó durante los primeros seis meses del año a poco menos del 10% de los pasajeros de trenes) tuvo un retroceso en ventas de 4,8 millones de pasajes respecto al mismo período de 2010, seguido por el Urquiza, que redujo la cantidad de ventas de boletos en casi 2 millones, y por el San Martín, que mostró una caída interanual absoluta de 646.000 pasajes. Estos dos

últimos ramales fueron responsables de trasladar, respectivamente, al 5,6% y al 14,3% de los usuarios de ferrocarriles. En el período, solo el ramal Belgrano Sur alcanzó incrementos (vendió 224.000 boletos más que durante los primeros seis meses de 2010), pero es usado por tan solo el 3,6% de los pasajeros, por cuanto su dinámica positiva no fue suficiente para traccionar el signo del modo (Gráfico A-V-4).

GRÁFICO A-V-4

TRANSPORTE. CANTIDAD DE PASAJEROS QUE UTILIZARON LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES URQUIZA, SAN MARTÍN, BELGRANO NORTE Y BELGRANO SUR (EN MILES). CIUDAD DE BUENOS AIRES. AÑOS 2001/2011



Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

En el presente apartado se presentan los valores registrados en los dos primeros trimestres de 2011 y en el total acumulado correspondiente, en lo que se refiere a la circulación vehicular en los accesos a la Ciudad y en las autopistas porteñas.

En el primer trimestre de 2011, la circulación por autopistas y accesos a la Ciudad registró una suba cercana al 4%, explicada principalmente por el aumento de casi 6% en la cantidad de automóviles que pasaron por los peajes, en tanto el flujo en las autopistas del interior de la Ciudad y el acceso de colectivos y camiones livianos prácticamente no mostraron variación respecto al mismo trimestre del año 2010 (0,2% y -0,2%, respectivamente).

En tanto, en el segundo trimestre de 2011, la circulación por autopistas y accesos a la Ciudad registró una caída de 3,8%, la cual fue traccionada esencialmente por la importante retracción evidenciada en las autopistas internas de la Ciudad (-30,7%). Por su parte, la cantidad de vehículos pasantes por cabinas de peaje de los accesos a la Ciudad mostró incrementos: el flujo de colectivos y camiones livianos aumentó 5,5%, mientras que el de automóviles lo hizo en 5,2%.

En el acumulado al segundo trimestre de 2011, la circulación en el total de accesos y autopistas se mantuvo estable respecto al mismo período de 2010. En particular, en los accesos a la Ciudad, el flujo vehicular se incrementó 5,2%, resultado del aumento interanual del tráfico de automóviles (5,5%) y de colectivos y camiones livianos

(2,6%). En tanto, la cantidad de autos que pasaron por los peajes de las autopistas porteñas se contrajo casi un 16% con respecto a igual período de 2010 (Cuadro A-V-4).

A lo largo de los primeros seis meses del año, el 79% del total de vehículos que utilizaron autopistas metropolitanas pasaron por las cabinas de peaje de los accesos a la Ciudad, en tanto que el 21% restante lo hizo en las que corresponden a las autopistas porteñas.

CUADRO A-V-4

TRANSPORTE. CANTIDAD DE VEHÍCULOS QUE TRANSITARON LAS AUTOPISTAS DE ACCESO Y DEL INTERIOR DE LA CIUDAD Y VARIACIÓN INTERANUAL (%). AÑOS 2002/2011

PERÍODO	AUTOPISTAS DE ACCESO A LA CIUDAD ¹			AUTOPISTAS DEL INTERIOR DE LA CIUDAD ²	TOTAL
	AUTOS	COLECTIVOS Y CAMIONES LIVIANOS	SUBTOTAL		
MILES DE VEHÍCULOS					
2002	183.900	16.011	199.911	65.942	265.853
2003	202.302	18.363	220.665	74.185	294.850
2004	224.742	20.504	245.246	88.120	333.366
2005	247.523	22.370	269.893	96.453	366.346
2006	268.552	24.520	293.072	102.796	470.398
2007	289.463	25.860	315.323	109.972	425.295
2008	311.838	27.735	339.572	114.370	453.943
2009	302.786	27.794	330.580	113.544	444.124
Trimestre I	71.038	6.563	77.601	25.369	102.970
Trimestre II	73.824	6.709	80.533	27.484	108.017
Trimestre III	76.283	7.001	83.283	28.603	111.886
Trimestre IV	81.641	7.522	89.162	32.089	121.251
2010	311.612	29.916	341.528	113.988	455.516
Trimestre I	73.879	7.249	81.128	26.792	107.920
Trimestre II	75.940	7.234	83.174	28.195	111.368
Trimestre III	80.360	7.835	88.195	29.355	117.550
Trimestre IV	81.433	7.598	89.031	29.647	118.678
2011					
Trimestre I	78.094	7.232	85.326	26.835	112.161
Trimestre II	79.926	7.632	87.558	19.526	107.084
Acumulado	158.020	14.864	172.884	46.361	219.245
VARIACIÓN INTERANUAL (%)					
2002	-11,0	-13,5	-11,2	-11,7	-11,3
2003	10,0	14,7	10,4	12,5	10,9
2004	11,1	11,7	11,1	18,2	13,1
2005	10,1	9,0	10,0	9,5	9,9
2006	8,5	9,6	8,6	6,6	28,4
2007	7,8	5,5	7,6	7,0	7,5
2008	7,7	7,2	7,7	4,0	7,1
2009	-2,9	0,2	-2,6	-0,7	-2,2
Trimestre I	-4,0	1,8	-3,5	-5,9	-4,1
Trimestre II	-3,2	-1,7	-3,1	-5,1	-3,6
Trimestre III	-3,3	-2,6	-3,3	-4,2	-3,5

(continúa)

CUADRO A-V-4 (CONTINUACIÓN)**TRANSPORTE. CANTIDAD DE VEHÍCULOS QUE TRANSITARON LAS AUTOPISTAS DE ACCESO Y DEL INTERIOR DE LA CIUDAD Y VARIACIÓN INTERANUAL (%). AÑOS 2002/2011**

PERÍODO	AUTOPISTAS DE ACCESO A LA CIUDAD ¹			AUTOPISTAS DEL INTERIOR DE LA CIUDAD ²	TOTAL
	AUTOS	COLECTIVOS Y CAMIONES LIVIANOS	SUBTOTAL		
Trimestre IV	-1,3	3,4	-0,9	12,2	2,3
2010	2,9	7,6	3,3	0,4	2,6
Trimestre I	4,0	10,5	4,5	5,6	4,8
Trimestre II	2,9	7,8	3,3	2,6	3,0
Trimestre III	5,3	11,9	5,9	2,6	5,1
Trimestre IV	-0,3	1,0	-0,1	-7,6	-2,1
2010					
Trimestre I	5,7	-0,2	5,2	0,2	3,9
Trimestre II	5,2	5,5	5,3	-30,7	-3,8
Acumulado	5,5	2,6	5,2	-15,7	0,0
		PARTICIPACIÓN (%)			
Acumulado	72,1	6,8	78,9	21,1	100,0

¹ Se incluyen la autopista Buenos Aires-La Plata y los accesos Norte, Oeste y Ricchieri, quedando excluida la autopista Ezeiza-Cañuelas.

² Se trata del flujo vehicular pasante por los puestos de peaje ubicados en la Ciudad de Buenos Aires, de las autopistas AUSA y Covimet.
Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA), sobre la base de datos de INDEC. ISSP.

ESTACIONAMIENTOS

Los costos de los estacionamientos constituyen un tema de importancia en las decisiones de quienes circulan con su automóvil particular en la Ciudad, tanto de los que ingresan desde el Conurbano o el resto del país, como de aquellos que residen en la Capital. Estas erogaciones se suman a los costos de combustible, seguro, patentes y peajes para conformar los costos totales de uso de un automóvil privado en la Ciudad.

El CEDEM obtuvo en junio de 2011, las tarifas de 57 estacionamientos que se encuentran dentro de los 39 ejes² que releva mensualmente para el cálculo de la tasa de ocupación de locales comerciales. Si bien se trata de un número acotado de casos, sirve para realizar una aproximación a los precios de oferta. Cabe aclarar que debido a la ubicación de estos

establecimientos sobre las arterias comerciales más dinámicas de la Ciudad, los valores aquí presentados serían mayores a los de los que se encuentran en áreas periféricas, pero como esta característica es compartida por todas las unidades computadas en la muestra, la comparación al interior del grupo es válida.

Tomando como marco de análisis las zonas inmobiliarias^{3,4}, se observa que el mayor costo del uso de las cocheras se da en el *Eje Norte Tradicional*, en donde la hora cuesta \$ 14, valor muy por encima del promedio para la Ciudad (\$ 10), como ocurre con las unidades residenciales. Es interesante observar que el costo de este servicio ha aumentado interanualmente un 31% para el promedio de la Ciudad, y 33% para el del *Eje Norte Tradicional*, lo que significó un incremento de \$ 2,2 y \$ 3,4 por hora, respectivamente.

² En Diciembre de 2010 la cantidad de ejes comerciales relevados creció de 37 a 39 corredores.

³ Al respecto, véase el Anexo Metodológico de la sección *Mercado Inmobiliario*, en esta misma edición.

⁴ Quedan excluidas del análisis el *Entorno Devoto* y la *Zona Inmobiliaria Exclusiva*.

Con un valor por hora cercano al promedio porteño, pero todavía por encima de éste, se ubican la *Zona Central de Negocios*, cuyo precio ha crecido casi 40% entre junio de 2010 y el mismo mes de 2011, y el *Borde del Eje Norte*, que mostró un incremento interanual de 25%. Por su parte, las restantes zonas tienen valores menores al promedio porteño.

En tanto, el precio de una estadía de 12 horas en la Ciudad es de \$ 44, marcando una corta diferencia con los \$ 48 que sale una de 24 horas. El valor medio porteño de un aparcamiento de 12 horas es superado en el *Eje Norte Tradicional* y en el *Eje Oeste*, mientras que una estadía de día completo alcanza precios mayores a la media en el *Eje Norte Tradicional* y en la *Zona Central de Negocios*.

Interanualmente, el precio promedio de un estacionamiento de 12 horas en la Ciudad ha aumentado 29% (equivalente a casi \$ 10).

En tanto, la evolución de los precios en estacionamientos por 24 horas tuvieron subas de 25%, lo que equivale a \$ 9. Entre las zonas, los incrementos más importantes fueron en el *Eje Norte Tradicional* (41,3%, equivalente a \$ 20) y en la *Zona Histórica* (20,5%, equivalente a \$ 6); la menor variación se registró en el *Eje Oeste* (6,7%, igual a \$ 3).

Finalmente, el alquiler de una cochera mensual para la Ciudad es de \$ 530, valor superado en el *Eje Norte Tradicional*. En el resto de la zonas éste tiene un mínimo de \$ 438 (*Zona Histórica*). El mismo relevamiento, muestra que los precios del alquiler de cocheras mensuales se incrementó 30% respecto a junio de 2010, es decir un aumento de \$ 123.

CUADRO A-V-5

ESTACIONAMIENTOS. PRECIOS PROMEDIO (EN PESOS) POR HORA, ESTADÍA Y MENSUAL, VARIACIÓN INTERTRIMESTRAL E INTERANUAL (%). ESTABLECIMIENTOS EN EJES COMERCIALES, POR ZONA INMOBILIARIA. CIUDAD DE BUENOS AIRES. JUNIO 2011

ZONA	PRECIOS PROMEDIO (\$)			MENSUAL
	HORA	ESTADÍA		
		12 HORAS	24 HORAS	
Eje Norte Tradicional	14	54	68	624
Zona Central de Negocios	11	33	51	.
Borde del Eje Norte	11	40	48	500
Eje Sur	8	.	33	483
Zona de Reciente Desarrollo				
Inmobiliario Residencial	9	39	44	500
Zona Histórica	8	33	34	438
Eje Oeste	9	48	43	470
Total estacionamientos sobre ejes comerciales de la Ciudad	10	44	48	530
Variación intertrimestral (%)				
Total estacionamientos sobre ejes comerciales de la Ciudad	11	8	9	18
		VARIACIÓN INTERANUAL (%)		
Total estacionamientos sobre ejes comerciales de la Ciudad	31	29	25	30

. Dato no disponible.

Fuente: CEDEM, Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA). Elaboración sobre la base de relevamiento propio.

SÍNTESIS

- Durante el primer trimestre de 2011, se vendieron poco más de 522 millones de boletos en el transporte público de pasajeros, prácticamente sin cambio respecto al mismo trimestre del año anterior; durante dicho período, el transporte automotor y el sistema de subterráneos mostraron aumentos de 5,5% y 4%, respectivamente; en tanto que los ferrocarriles metropolitanos exhibieron una merma de 22%. Para el segundo trimestre del año, la cantidad de pasajes vendidos por los diferentes modos de transporte público fue cercana a 592 millones, implicando una variación interanual negativa de 1,6%; dicha caída estuvo traccionada por la baja en la cantidad de boletos comercializados por los trenes (-18,6%), en tanto los restantes modos mostraron una dinámica positiva (los subterráneos tuvieron un incremento interanual de 8%, en tanto los colectivos aumentaron 1% la venta de pasajes respecto al segundo trimestre del año anterior). En lo que respecta al acumulado al primer semestre de 2011, el transporte público tuvo un decremento interanual inferior a 1%, explicado por la disminución en el número de pasajes vendidos por los ferrocarriles.
- Dentro del transporte automotor, para el primer trimestre del año, todos los grupos registraron crecimientos interanuales. El mayor incremento fue el de las líneas del grupo 2 (18,4%), seguido por el grupo 1 (5,1%) y los colectivos que circulan solo dentro de los límites de la Ciudad (4,9%). Para el segundo trimestre de 2011 todos los subgrupos del transporte por colectivos volvieron a mostrar dinámicas interanuales positivas, siendo nuevamente el grupo 2 el que mayor crecimiento exhibió (6,4%); por su parte, los colectivos que circulan exclusivamente en la Ciudad tuvieron subas cercanas al 3%, mientras que los colectivos del grupo 1 registraron los aumentos más leves (apenas 0,2%). En el acumulado a junio, los incrementos registrados para los dos primeros trimestres del año condujeron a que todos los grupos del autotransporte público evidenciaran variaciones positivas; el grupo 2 aumentó cerca de 12% la cantidad de boletos vendidos, seguido por los ómnibus del Distrito Federal (3,7%) y por los colectivos interdistritales (2,4%).
- Por su parte, el sistema de subterráneos porteño exhibió en el primer trimestre del año un incremento de 4%. Hacia el interior del modo, todas las líneas acompañaron el signo de la evolución, a excepción de la línea A, que tuvo una leve caída en el número de pasajes vendidos (-0,6%). La línea H fue la que mayor incremento tuvo (cerca de 86%). Para el segundo trimestre de 2011 la red de subterráneos volvió a mostrar, por cuarto trimestre consecutivo, un comportamiento interanual positivo, al crecer casi 8% el número de boletos comercializados; la línea H evidenció la mayor alza (cerca de 106%) y, en contraposición, el premetro y la línea A observaron variaciones interanuales negativas (-14,7% y -4,1%, respectivamente). Para el acumulado al primer semestre del año, el subterráneo porteño exhibió una suba interanual de 6,1%, guarismo que responde a la dinámica trimestral antes descrita; hacia el interior del modo, todas las líneas de la red replicaron los comportamientos mostrados para el periodo abril-junio.
- Los ferrocarriles en su conjunto exhibieron durante el primer trimestre del año un decremento cercano al 22% con respecto al mismo período de 2010. Hacia el interior del modo, todos los ramales tuvieron comportamientos negativos, siendo el Roca el que mayor merma evidenció (-34,4%). A lo largo del segundo trimestre de 2011 los trenes volvieron a evidenciar un comportamiento a la baja en relación con la cantidad de boletos vendidos durante el mismo período del año anterior (-18,6%); todos los ramales que conforman el modo mostraron caídas, a excepción del Belgrano Sur que tuvo un incremento de 8,2%. Nuevamente, fue el Roca el ramal que tuvo las mayores bajas (cerca de -35%). Para el acumulado del primer semestre del año, el

sistema de ferrocarriles manifestó una dinámica similar a la del segundo trimestre: el modo observó bajas ubicadas en torno al 20%, siendo el Belgrano Sur el único ramal en comportarse positivamente, al exhibir un incremento cercano a 4% en la cantidad de boletos comercializados respecto al primer semestre de 2010; los restantes ramales que conforman la red tuvieron decrementos, en especial el Roca, que mostró las mayores mermas (-34,7%).

- En el primer trimestre de 2011, la circulación por autopistas y accesos a la Ciudad registró una suba cercana al 4%, explicada principalmente por el aumento de casi 6% en la cantidad de automóviles que pasaron por los peajes, en tanto el flujo en las autopistas del interior de la Ciudad y el acceso de colectivos y camiones livianos prácticamente no mostraron variación respecto al mismo trimestre del año 2010. En tanto, en el segundo trimestre de 2011, la circulación por autopistas y accesos a la Ciudad registró una caída de 3,8%, la cual fue traccionada esencialmente por la retracción evidenciada en las autopistas internas de la Ciudad (-30,7%); por su parte, la cantidad de vehículos pasantes

por cabinas de peaje de los accesos a la Ciudad mostró incrementos: el flujo de colectivos y camiones livianos aumentó 5,5%, mientras que el de automóviles lo hizo en 5,2%. En el acumulado al segundo trimestre de 2011, la circulación en el total de accesos y autopistas se mantuvo estable respecto al mismo período de 2010. En particular, en los accesos a la Ciudad, el flujo vehicular se incrementó 5,2%, resultado del aumento interanual del tráfico de automóviles (5,5%) y de colectivos y camiones livianos (2,6%), en tanto, la cantidad de autos que pasaron por los peajes de las autopistas porteñas se contrajo casi un 16%.

- El relevamiento de tarifas de estacionamientos, muestra que para junio de 2011, el valor promedio en la Ciudad para un aparcamiento de 1 hora era de \$ 10, el de una estadía de 12 horas, de \$ 44, el de una de 24 horas, de \$ 48 y el de una cochera mensual de \$ 530; dichos valores medios son siempre superados por los del *Eje Norte Tradicional* y muestran aumentos respecto a los correspondientes al mismo período del año anterior.