

Radiografía del Transporte Urbano en el AMBA

UNO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO AUTOMOTOR MÁS GRANDES DEL MUNDO

Segundo a nivel mundial después de Beijing (China), por volumen de pasajeros diarios

El sistema de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires opera más de 17.000 unidades y transporta **más de 9 millones de pasajeros por día**, lo que lo posiciona como el segundo sistema urbano automotor del mundo por volumen de pasajeros diarios.

Por su escala operativa y capilaridad territorial, garantiza diariamente la conectividad de millones de personas y sostiene el funcionamiento económico y social del área metropolitana y del país.

DIMENSIÓN DEL SISTEMA

LÍNEAS EN OPERACIÓN

El mayor sistema urbano automotor del país



104

Jurisdicción Nacional

26,9 %

128

Jurisdicción Provincial

33,2 %

127

Jurisdicción Municipal

32,9 %

27

Jurisdicción CABA

7,0 %

El sistema presenta una distribución federalizada de líneas en operación, con predominio provincial y fuerte presencia municipal.

PARQUE MÓVIL TOTAL



7.506

Jurisdicción Nacional

42,7 %

5.054

Jurisdicción Provincial

28,8 %

3.411

Jurisdicción Municipal

19,5 %

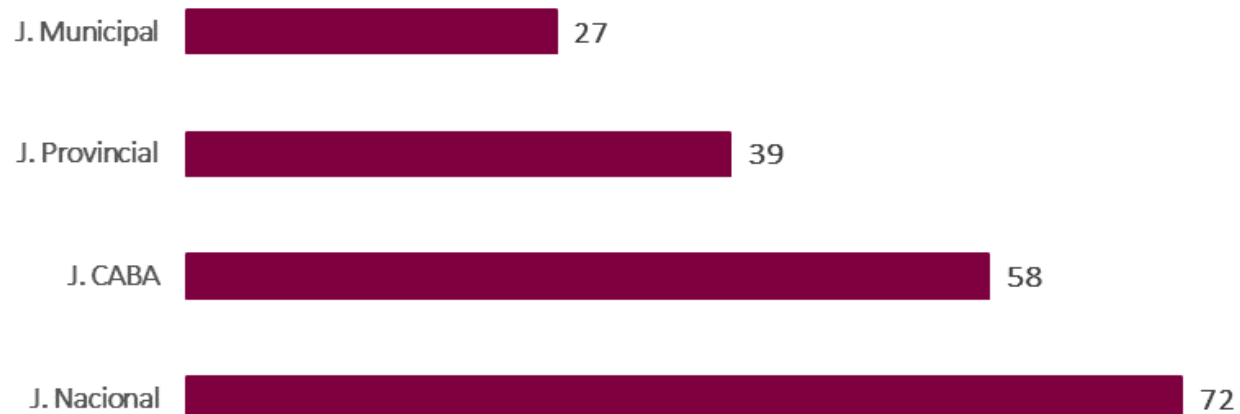
1.571

Jurisdicción CABA

9,0 %

PROMEDIO DE UNIDADES POR LÍNEA

Según jurisdicción



DEMANDA Y OPERACIÓN

Año 2025

PASAJEROS TRANSPORTADOS

2.887.278.440

1.105.057.042

Jurisdicción Nacional

38,3 %

900.382.982

Jurisdicción Provincial

31,2 %

633.891.639

Jurisdicción Municipal

21,9 %

247.946.777

Jurisdicción CABA

8,6 %

KILÓMETROS RECORRIDOS

1.109.593.244

456.518.376

Jurisdicción Nacional

41,1 %

355.428.824

Jurisdicción Provincial

32,0 %

215.692.536

Jurisdicción Municipal

19,4 %

81.953.508

Jurisdicción CABA

7,4 %

La jurisdicción nacional concentra mayor proporción de kilómetros que de pasajeros, reflejando líneas de mayor extensión promedio.

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA

Variación porcentual de pasajeros transportados respecto a enero de años anteriores.

-33%

Caída respecto a enero 2016

Nivel más bajo de la última década

Comparativo Pasajeros Mes de Enero 2026 contra Enero de año 20XX

GT	26' vs 25'	26' vs 24'	26' vs 23'	26' vs 16'
D.F.	-10%	-19%	-13%	-36%
S.G.I.	-3%	-11%	-6%	-26%
S.G.I.KM	-6%	-11%	-5%	-8%
S.G.II.	-22%	-31%	-32%	-37%
U.M.A.1.	-15%	-26%	-24%	-36%
U.M.A.2.	-18%	-32%	-30%	-38%
U.P.A.	-12%	-23%	-22%	-40%
U.P.A.KM	-8%	-20%	-19%	-30%
Total AMBA	-9%	-19%	-16%	-33%

El sistema opera con un tercio menos de pasajeros que en 2016.

SUSTENTABILIDAD DEL SISTEMA

ANTIGÜEDAD Y RENOVACIÓN DE FLOTA

SEPTIEMBRE 2021

15%

de la flota con más de 10 años

FEBRERO 2026

35%

de la flota con más de 10 años

+ 20 puntos porcentuales

Proceso de Desinversión colectivos del AMBA

feb-26		sept-21	
Modelo	Coches	Modelo	Coches
<=2016	6.164	<=2011	2.695
2017	1.671	2012	2.075
2018	1.538	2013	2.349
2019	995	2014	1.766
2020	947	2015	1.368
2021	1.764	2016	1.720
2022	1.484	2017	1.599
2023	1.059	2018	1.560
2024	873	2019	1.019
2025	1.065	2020	991
2026	57	2021	1.179
Total	17.617	Total	18.321
Coches >10 años	6.164	Coches >10 años	2.695
Flota	17.617	Flota	18.321
% Flota > 10 años	35%	% Flota > 10 años	15%
Antigüedad Total	7,7	Antigüedad Total	6,7

Entre 2021 y 2026 se duplicó la participación de unidades con más de 10 años en el AMBA.

TARIFA VIGENTE Y ESTRUCTURA DE COSTOS

TARIFA VIGENTE - Boleto mínimo marzo 2026



\$ 2194

COSTO REAL C/IVA

El usuario paga el

31,9%

DEL COSTO REAL



\$ 1823

COSTO REAL C/IVA

El usuario paga el

45,7%

DEL COSTO REAL



\$ 1675

COSTO REAL C/IVA

El usuario paga el

49,7%

DEL COSTO REAL



\$ 1856

COSTO REAL C/IVA

El usuario paga el

36,7%

DEL COSTO REAL

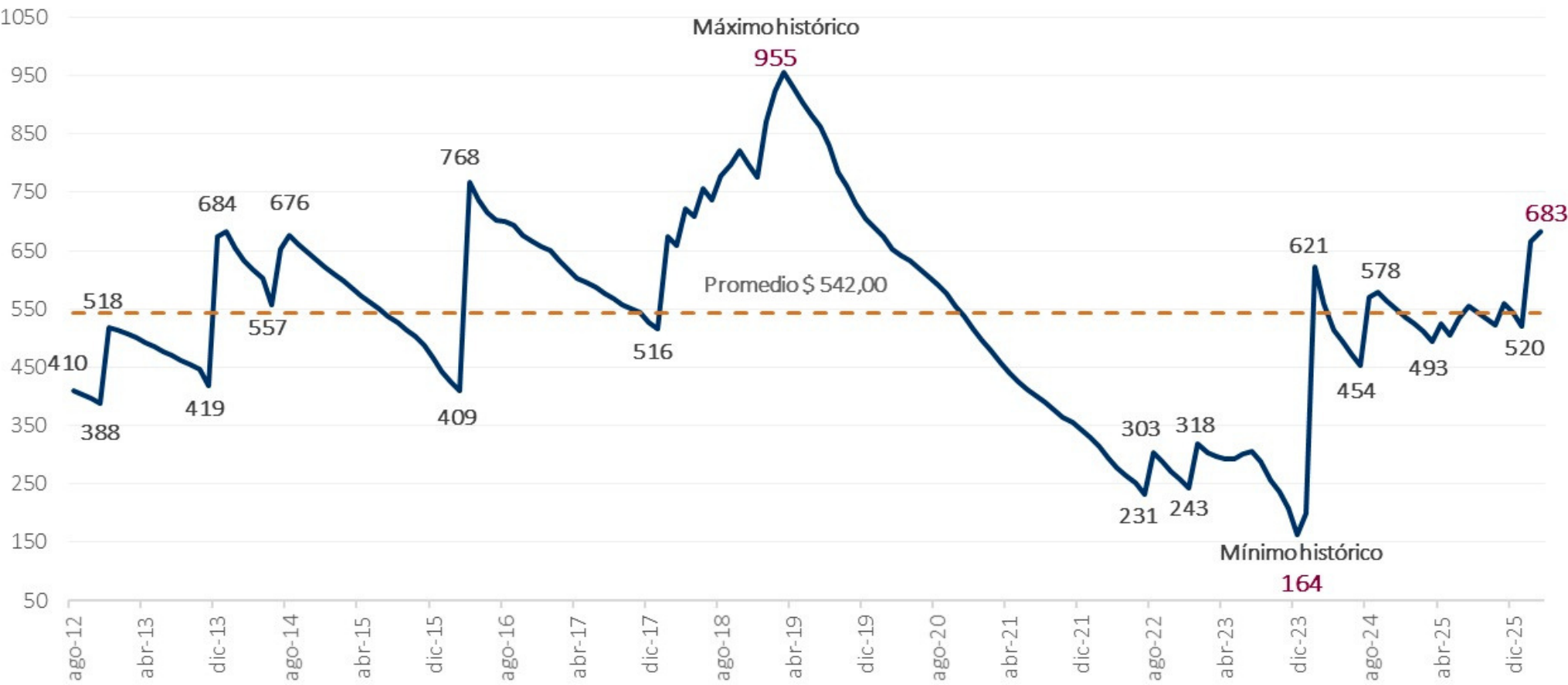
El financiamiento del sistema combina ingresos tarifarios y compensaciones para cubrir el costo total de operación.

EVOLUCIÓN REAL DEL BOLETO MÍNIMO (2012-2026)

Valores constantes a marzo 2026.

El valor real actual se ubica **28,5% por debajo** del máximo alcanzado en 2019.

BOLETO MÍNIMO EN AMBA EN \$ CONSTANTES DE MARZO 2026



EVOLUCIÓN ACUMULADA DEL BOLETO URBANO - AMBA 2025/2026

Variación acumulada por jurisdicción y comparación con IPC.

+ 107,3%

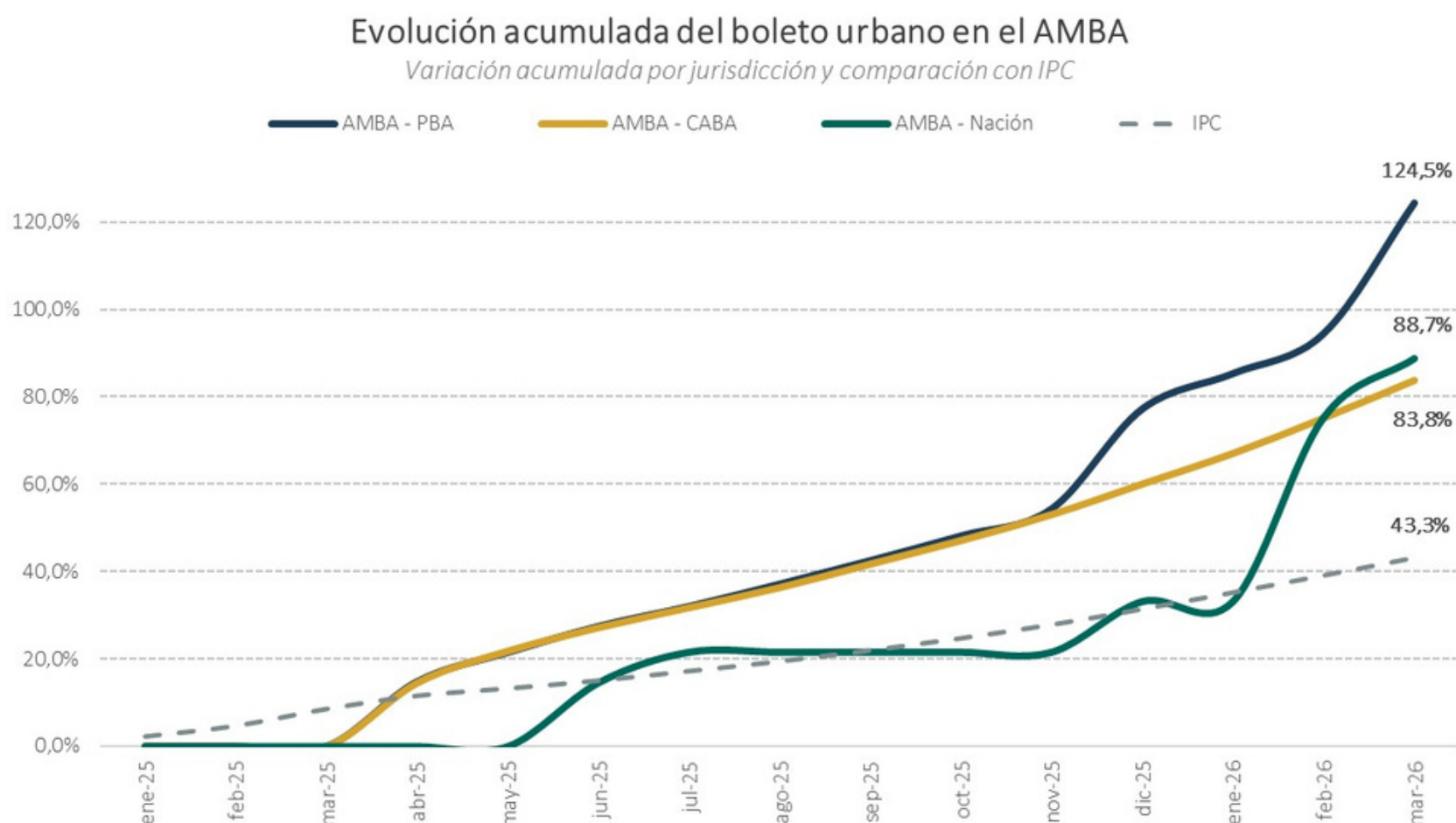
Aumento promedio
ponderado AMBA

vs.

+ 43,3%

IPC

+ 64 puntos porcentuales
por encima del IPC acumulado del período



Aunque el boleto superó la inflación en 2025/2026, el nivel real continúa por debajo de máximos históricos.

POSICIONAMIENTO DEL AMBA EN EL RANKING TARIFARIO NACIONAL

Ranking de tarifas urbanas

AMBA entre las tarifas urbanas más bajas del país

La dispersión tarifaria entre jurisdicciones continúa siendo significativa a nivel nacional.

RANKING DE TARIFAS URBANAS - MARZO 2026

Tarifas más altas

Ciudad	Tarifa	Aumento
Pinamar	\$ 2.625	Sin aumento
San Martín de los Andes	\$ 2.500	Sin aumento
Centenario	\$ 2.478	Sin aumento
Pergamino	\$ 2.332	Sin aumento
Bariloche	\$ 2.046	Sin aumento
Corrientes	\$ 1.890	Sin aumento
Saenz Peña	\$ 1.885	Sin aumento
Resistencia	\$ 1.885	Sin aumento
Paraná	\$ 1.853	+18,00%
Santa Fe - Rosario	\$ 1.720	+8,86%

Tarifas más bajas

Ciudad	Tarifa	Aumento
AMBA - CABA	\$ 682	+4,92%
AMBA - Nación	\$ 700	+7,69%
General Pico	\$ 800	Sin aumento
AMBA - PBA	\$ 833	+15,37%
Villa Mercedes	\$ 850	+7,59%
San Luis	\$ 870	Sin aumento
Viedma	\$ 980	Sin aumento
La Rioja	\$ 1.000	Sin aumento
Trelew	\$ 1.000	Sin aumento
Villa María	\$ 1.000	Sin aumento

En términos nominales, el AMBA se mantiene en el segmento inferior del ranking nacional, incluso luego de las actualizaciones recientes.

ESCALA GLOBAL, DESAFÍOS ESTRUCTURALES

El transporte urbano del AMBA constituye una infraestructura estratégica para el funcionamiento económico y social del país. Sin embargo, enfrenta una tensión estructural creciente.

En la última década, la demanda acumuló una caída del 33%, operando hoy con un tercio menos de pasajeros que en 2016. Al mismo tiempo, el valor real del boleto permanece por debajo de sus máximos históricos y la tarifa cubre apenas entre el 30% y el 47% del costo real de operación.

Esta combinación —menor volumen de pasajeros, atraso tarifario en términos reales y aumento sostenido de costos— compromete la capacidad de renovación de flota, la sustentabilidad operativa y la calidad del servicio.

La sostenibilidad del principal sistema de movilidad del país requiere un esquema de financiamiento previsible, consistente con su escala y alineado con su impacto económico y social.

LA MAGNITUD DEL SISTEMA EXIGE DECISIONES ESTRUCTURALES ACORDES A SU IMPACTO.