

TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS AMBA - TRANSFERENCIAS - MAPA DE CONFORMACIÓN EMPRESARIAL - SUBE – GESTIÓN

Ministerio de Transporte (MT) – Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) – Nación Servicios S.A. (NSSA)

Gestión / Período auditado: 01/01/2014 al 30/09/2017.

GERENCIA DE CONTROL DE ENTES REGULADORES Y EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PÚBLICOS
Departamento Control del Sector Transporte

Normativa analizada / Marco normativo aplicable

Leyes. 19.550.

Decretos. 656/94.

Resoluciones.

AGN 259/12

RT 21 (CACPCE)

Objeto del Estudio Especial

“Conformación empresarial en el sector de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano sujetos a la Jurisdicción Nacional, Provincial y Municipal que prestan servicios en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).”

En el presente Informe de Estudio Especial, se analizó la conformación empresarial del transporte automotor de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires abarcando la Jurisdicción Nacional, Provincial y las Municipales que la integran.

Para aproximar la significatividad de este sistema, basta con mencionar que entre enero de 2015 y septiembre de 2017 se realizaron a través del mismo 9.259 millones (M) de viajes, mediante 389 líneas, recorriendo 3.386 M de kilómetros y que en ese periodo recaudó \$41.183 M en concepto de tarifa, recibiendo del Estado Nacional \$70.309 M por compensaciones tarifarias.

Tras su realización, se pudo establecer que algunas de las características de la conformación empresarial descriptas en el Informe aprobado por la Resolución 259/2012 AGN mantienen su vigencia en JN, mientras que otras han variado.

Así, mientras continuaban siendo 8 los grupos identificados en esa jurisdicción, también se verificó: 1) Cambios en la composición de los grupos - tres han crecido (DOTA¹ +20, MOQSA +1 y Vuelta de Rocha +1), tanto en número de empresas como de líneas, uno mantuvo su estructura (Nueva Chicago) y otro decreció (Plaza -6). El crecimiento de los grupos empresarios mencionados, fue concomitante con la reducción en la cantidad de empresas no agrupadas en JN (-15). 2) Surgimiento de los grupos La Nueva Metropól, Línea 213 y Línea 10; y 3) La disolución de Sargento Cabral, Transportes 270 y Línea 17.

Se comprobó una situación similar cuando el análisis se amplió a la jurisdicción provincial y a las jurisdicciones municipales de la RMBA, no abarcadas por el Informe Res. 259/12, allí se identificaron 14 grupos empresarios, conformados por 106 (66%) de las 160 empresas existentes. Las 54 (34%) empresas restantes, eran permisionarias que no forman parte de grupos.

En cuanto a la composición de los grupos detectados en la RMBA, se verificó que 11 se encontraban conformados en su totalidad por empresas de transporte, mientras que en los tres restantes la estructura es diversa, existiendo empresas de transporte, empresas directa o indirectamente relacionadas al transporte –carroceras, concesionarias, etc.- y empresas que no guardan relación con la actividad.

Cuando el análisis se focalizó en la operación de las líneas de servicios por grupo empresario se estableció que,

¹ En adelante grupo líder (GL).

Autoridades AGN (a la fecha de aprobación del informe)

Presidente

CPN. Oscar S. Lamberto

Auditores generales

Dr. Francisco J. Fernández

Dr. Juan I. Forlón

Dr. Gabriel Mihura Estrada

Dr. Alejandro M. Nieva

Lic. Jesús Rodríguez

Lic. María Graciela de la Rosa

Contacto

Av. Rivadavia 1745 - (C1033AAH) CABA - Argentina

Tel.: (54 11) 4124 - 3700

informacion@agn.gov.ar / www.agn.gov.ar

sobre un total de 389 líneas existentes en la RMBA, 272 (70%) son operadas por empresas agrupadas. Del total de las líneas operadas por grupos, 180 (66% de las agrupadas o 46% del total) se vinculaban al GL.

Ahora bien, al puntualizar el análisis en cada una de las jurisdicciones que conforman la RMBA, se obtuvo una tendencia similar pero con porcentajes relativos menores en JP y especialmente en JM. Así, mientras en JN, el 75% de las empresas prestadoras integraban grupos empresarios y operan el 80% de las líneas autorizadas, estos valores alcanzaban 69% y 70% en JP y 58% y 59% en JM.

El análisis realizado a fin de establecer si existían zonas geográficas donde el servicio se prestara exclusivamente por uno o un reducido número de grupos empresarios arrojó que: de las 138 líneas de JN, 30 tienen origen y destino dentro de los límites de la CABA, 87% de ellas eran operadas por empresas agrupadas (57% por el GL). Al analizar aquellas líneas con origen en la Ciudad y destino en las distintas zonas del conurbano bonaerense; sur, norte y oeste, o que atraviesan varias zonas; las empresas identificadas con grupos empresarios se vinculaban a la operación del 81% de las líneas en las dos primeras combinaciones, el 71% en la tercera (57% GL), y el 91% en la última (83% GL).

En la JP, el examen de las trazas geográficas de las líneas que atraviesan las distintas zonas de la región, evaluadas en función de los grupos empresarios y sus posibles combinaciones, permite afirmar que en zona norte, sur, oeste, combinación norte-oeste y sur-oeste, el 74%, 63%, 67%, 93% y 67% del total de líneas respectivamente son operadas por empresas agrupadas. En cuanto a la JM, los grupos empresarios se vinculan a la operación del 56% de las líneas pertenecientes a los municipios de zona sur, el 67% de la de zona norte y el 47% en la zona oeste.

La conformación empresarial también se verifica en los canales exclusivos de circulación, denominados “Metrobús”, donde el 81% (70% GL) de la oferta total de transporte es operada por grupos empresarios. Por otra parte, las cámaras empresarias no son ajenas a este fenómeno: de un total de seis, cuatro son controladas por grupos empresarios (3 GL, 1 Nueva Metropól).

Por último, la conformación empresarial establecida en la RMBA se refleja en los porcentuales de participación de las empresas en los parámetros operativos y en las compensaciones percibidas. Así, en relación a los primeros, sobre la totalidad de kilómetros recorridos por los 160 permisionarios de la región, el 74% fue realizado por empresas identificadas con grupos empresarios, situación que se replica en los pasajeros transportados y la recaudación obtenida por tarifa, donde los porcentuales ascienden a 71 y 73% respectivamente. En materia de compensaciones, sobre un total de \$70.309.970.996 distribuidos en el período analizado, \$53.067.535.317 fueron percibidos por empresas agrupadas, representando el 75% de las erogaciones efectuadas por el EN.

A modo de cierre, se concluye: Como puede verse en la información detallada en el presente Estudio Especial, el fenómeno de la concentración empresarial en el transporte automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional se ha incrementado con relación al descripto en el Informe aprobado por la Resolución 259/2012 AGN. Asimismo, cuando el análisis se amplió a la RMBA incluyendo el transporte público de jurisdicción provincial y municipal, se ha comprobado una situación similar durante el período auditado.

Entre las múltiples causas de esta situación, se encuentra la constante negativa² de la autoridad de aplicación y del regulador de realizar un monitoreo sistemático de este tema, bajo el argumento de que no existe obligación normativa de llevarlo adelante. Por lo anterior, se propicia que las autoridades competentes evalúen arbitrar los medios necesarios para implementar lo recomendado por el presente Estudio Especial.

² Verificada también en el Estudio Especial anterior.