



**Instituto del
Transporte**
IT_UNSAM

Nº ISSN: 2469-1631

Documentos de Trabajo del IT

Serie: Análisis de Políticas

Nº 23 año 2021

LA CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL EN LOS COLECTIVOS DE LA RMBA. UN LARGO Y SINUOSO CAMINO

**EMILIO ÁLZAGA,
ANTONIO CORTÉS,
JORGE SÁNCHEZ
ALEJANDRO SICRA**

**Universidad Nacional
de San Martín**



**Universidad Nacional
de San Martín**

RECTOR

Carlos Greco

DECANO DEL INSTITUTO DEL TRANSPORTE

José Barbero

**Documentos de Trabajo
del Instituto del Transporte
Nº ISSN: 2469-1631**

DIRECTOR

Julián Bertranou

COMITÉ EDITORIAL

José Barbero

Daniel Álvarez

Carlos Leguizamón

José Luis Zárate

Instituto del Transporte

UNSAM Campus Miguelete, 25 de Mayo y Francia.

C.P.: 1650. San Martín, Provincia de Buenos Aires, Argentina

Teléfonos: 4006-1500 Int. 1301

La concentración empresarial en los colectivos de la RMBA.

Un largo y sinuoso camino

Emilio Álzaga, Antonio Cortés, Jorge Sánchez y Alejandro Sicra¹

¹ Los autores son especialistas en transporte urbano. Jorge Sánchez es profesor del Instituto del Transporte de la UNSAM.

Contenido

1.	RESUMEN EJECUTIVO	5
2.	INTRODUCCIÓN GENERAL.....	7
3.	LOS HITOS.....	9
3.1.	INTRODUCCIÓN	9
3.2.	CONDICIONES INICIALES	10
3.3.	EL LARGO CAMINO DE LA CONCENTRACIÓN	13
3.4.	NUEVOS LIDERAZGOS EMPRESARIOS	17
4.	LA REGULACIÓN ESTATAL	19
4.1.	LAS NORMAS	19
1961	DECRETO Nº 3.106.....	19
1961	RESOLUCIÓN ST Nº 342.....	20
1978	RESOLUCIÓN SETOP Nº 33	20
1987	DECRETO Nº 1.029	20
1990	RESOLUCIÓN ME Nº 848	20
1990	RESOLUCIÓN ME Nº 761	20
1992	DECRETO DNU Nº 171	20
1992	DECRETO Nº 1149.....	20
1994	DECRETO Nº 656.....	21
1995	RESOLUCIÓN ST Nº 200.....	21
1997	DECRETO Nº 914.....	22
1999	RESOLUCIÓN ST Nº 302.....	22
2002	DECRETO Nº 652	22
2002	RESOLUCIÓN CONJUNTA MP Nº 18 Y ME Nº84.....	22
2002	RESOLUCIÓN ST Nº 111.....	22
2004	RESOLUCIÓN ST Nº 337.....	23
2006	DECRETO Nº 678.....	23
2009	DECRETO Nº 84.....	23
2009	RESOLUCIÓN ST Nº 270.....	23
2012	RESOLUCIÓN ST Nº 422.....	23
2012	RESOLUCIÓN ST Nº 962.....	23
2012	RESOLUCIÓN ST Nº 975.....	24
2013	RESOLUCIÓN ST Nº 37.....	24
2013	RESOLUCIÓN MIYT Nº 843.....	24
2017	RESOLUCIÓN SGT Nº 129	24
2018	RESOLUCIÓN SGT Nº 180	25
2018	RESOLUCIÓN MT Nº 1144	25
2018	DECRETO Nº 1200.....	25
4.2.	LAS COMPENSACIONES.....	25
5.	LAS ESTADÍSTICAS	29
5.1.	LÍNEAS, PARQUE Y PASAJEROS.....	30
CLASIFICACIÓN POR JURISDICCIÓN.....		31
CLASIFICACIÓN POR TIPO DE EMPRESA		35
CLASIFICACIÓN POR CUENCA.....		38
5.2.	PRINCIPALES EMPRESAS	40
INDICADORES		41
EVOLUCIÓN DEL TOP 5		46

D.O.T.A.....	46
La Nueva Metropól.....	49
M.O.Q.S.A.	51
Ideal San Justo.....	54
Rosario Bus.....	57
5.3. ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN.....	59
ÍNDICE DE HIRSCHMAN-HERFINDAHL	60
IHH EN EL APP DE LA RMBA.....	60
5.4. LA INTEGRACIÓN VERTICAL.....	61
6. LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS.....	63
6.1. MARCO CONCEPTUAL	63
6.2. LA APLICACIÓN A LA RMBA	64
6.3. IMPLICANCIAS PARA LA REGULACIÓN	66
7. LAS REFLEXIONES FINALES.....	68
8. BIBLIOGRAFÍA.....	72
9. ANEXO 1: LAS COMPENSACIONES.....	74
10. ANEXO 2: LA METODOLOGÍA.....	82
10.1. TABLA EVOLUCIÓN	82
10.2. TABLA BASE.....	84
11. ANEXO 3: LAS ECONOMÍAS DE ESCALA	88
11.1. LOS RENDIMIENTOS A ESCALA EN LA FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN	88
11.2. LA POSIBILIDAD DE ECONOMÍAS DE ESCALA EN EL APP	89
11.3. LA METODOLOGÍA DEL CÁLCULO DE COSTOS.....	90
11.4. LA FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN DE ACUERDO A LA METODOLOGÍA DE COSTOS.....	93
11.5. CONCLUSIONES	94
12. ANEXO 4: LOS MAPAS	96

Índice de tablas

<i>Tabla 1 Evolución de la cantidad de líneas de JN 1970-2019</i>	<i>11</i>
<i>Tabla 2 Origen tecnológico de las líneas de colectivo actuales de JN.....</i>	<i>14</i>
<i>Tabla 3 Cantidad de empresas según tipología (*)</i>	<i>17</i>
<i>Tabla 4 Evolución de los criterios de distribución de las compensaciones tarifarias.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabla 5 Cantidad de líneas según variación de participación en las compensaciones.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabla 6 Evolución de la cantidad de empresas por jurisdicción</i>	<i>31</i>
<i>Tabla 7 Evolución de la cantidad de líneas por jurisdicción</i>	<i>31</i>
<i>Tabla 8 Evolución del parque móvil por jurisdicción.....</i>	<i>32</i>
<i>Tabla 9 Evolución de los pasajeros transportados (millones)</i>	<i>33</i>
<i>Tabla 10 Cantidad de pasajeros por empresa.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabla 11 Evolución de la cantidad de empresas por tipo de empresa</i>	<i>35</i>
<i>Tabla 12 Evolución de la cantidad de líneas por tipo de empresa</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 13 Evolución del parque móvil por tipo de empresa</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 14 Participación en el parque móvil de cada jurisdicción por tipo de empresa.....</i>	<i>37</i>
<i>Tabla 15 Evolución del tamaño medio del parque móvil de las empresas por tipo de empresa</i>	<i>37</i>

<i>Tabla 16 Evolución de los pasajeros transportados por tipo de empresa (millones)</i>	38
<i>Tabla 17 Evolución de la cantidad de líneas por cuenca</i>	39
<i>Tabla 18 Evolución del parque móvil por cuenca</i>	39
<i>Tabla 19 Evolución de los pasajeros transportados por cuenca</i>	40
<i>Tabla 20 Las 20 primeras empresas. Porción del parque respecto al parque total de la RMBA</i>	41
<i>Tabla 21 Las 20 primeras empresas. Porción de la demanda respecto al total de la RMBA</i>	41
<i>Tabla 22 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Cantidad de líneas</i>	42
<i>Tabla 23 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Parque móvil</i>	43
<i>Tabla 24 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Información estadística</i>	44
<i>Tabla 25 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Indicadores</i>	45
<i>Tabla 26 Evolución de la participación del parque de DOTA respecto al total</i>	49
<i>Tabla 27 Evolución de la participación del parque de La Nueva Metropól respecto al total</i>	51
<i>Tabla 28 Evolución de la participación del parque de MOQSA respecto al total</i>	54
<i>Tabla 29 Evolución de la participación del parque de Ideal San Justo respecto al total</i>	57
<i>Tabla 30 Evolución de la participación del parque de Rosario Bus respecto al total</i>	59
<i>Tabla 31 Evolución del HHI</i>	60
<i>Tabla 32 Variación de participación en las compensaciones por línea</i>	74
<i>Tabla 33 Encabezado de la tabla 1: Evolución</i>	83
<i>Tabla 34 Resultados de las estimaciones para las líneas provinciales y municipales</i>	85
<i>Tabla 35 Encabezado de la tabla 2: Base</i>	87
<i>Tabla 36 Parque móvil según clúster</i>	91
<i>Tabla 37 Dotaciones para producir un millón de vehículos-km por año</i>	93
<i>Tabla 38 Dotación de personal por vehículo según clúster</i>	93

Índice de gráficos

<i>Gráfico 1 Cantidad de líneas según variación de participación en las compensaciones</i>	28
<i>Gráfico 2 Evolución de la cantidad de líneas por empresa</i>	32
<i>Gráfico 3 Evolución del tamaño medio de las empresas medido en cantidad de vehículos</i>	33
<i>Gráfico 4 Evolución de la cantidad de pasajeros transportados (millones)</i>	34
<i>Gráfico 5 Evolución de la cantidad de pasajeros transportados (millones). Por cuenca</i>	40
<i>Gráfico 6 Evolución de DOTA</i>	48
<i>Gráfico 7 Evolución de La Nueva Metropól</i>	51
<i>Gráfico 8 Evolución de MOQSA</i>	54
<i>Gráfico 9 Evolución de la Ideal San Justo</i>	56
<i>Gráfico 10 Evolución de Rosario Bus</i>	59
<i>Gráfico 11 Evolución del HHI</i>	61
<i>Gráfico 12 Participación por marca de chasis (RMBA)</i>	62
<i>Gráfico 13 Parque móvil según clúster</i>	91
<i>Gráfico 14 Costo por km sin IVA y parque según clúster</i>	92
<i>Gráfico 15 Costo por km sin IVA y velocidad comercial según clúster</i>	93

Índice de ilustraciones

<i>Ilustración 1 Recorrido de líneas Grupo DOTA en 2019</i>	46
<i>Ilustración 2 Recorrido de líneas Grupo DOTA en 1990</i>	47
<i>Ilustración 3 Recorrido de líneas Grupo DOTA en el año 2000</i>	48
<i>Ilustración 4 Recorrido de líneas Grupo LA NUEVA METROPOL en el año 2019</i>	49
<i>Ilustración 5 Recorrido de líneas Grupo LA NUEVA METROPOL en el año 1996</i>	50
<i>Ilustración 6 Recorrido de líneas Grupo La Nueva Metropól en el año 2000</i>	50
<i>Ilustración 7 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 2019</i>	52
<i>Ilustración 8 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 1990</i>	52
<i>Ilustración 9 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 2000</i>	53

Ilustración 10 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 2019	55
Ilustración 11 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 1990	55
Ilustración 12 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 2000	56
Ilustración 13 Recorrido de líneas Grupo Rosario Bus en el año 2019	58
Ilustración 14 Recorrido de líneas Grupo Rosario Bus en el año 2007	58
Ilustración 15 Recorrido de líneas Grupo LINEA 216	96
Ilustración 16 Recorrido de líneas Grupo MOTSA	96
Ilustración 17 Recorrido de líneas Grupo LA CABAÑA	97
Ilustración 18 Recorrido de líneas Grupo MO 45	97
Ilustración 19 Recorrido de líneas Grupo SAES	98

1. RESUMEN EJECUTIVO

La elaboración de este trabajo se inició a fines de marzo de 2020, al momento del inicio de la cuarentena en Argentina denominada ASPO (Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio), y continuó durante 6 meses, con lo que atravesó diferentes fases de la cuarentena. Durante estos meses se hicieron numerosas conversaciones virtuales con personas allegadas a la actividad, tanto del ámbito local como del interior y del exterior del país².

En las últimas décadas se ha producido un fuerte proceso de concentración en las empresas de colectivos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). El sistema, que cincuenta años atrás se caracterizaba por la atomización de la oferta, fue transformándose a lo largo de las décadas. En este periodo se fue reduciendo la cantidad de empresas y aumentando su tamaño medio, dando lugar al surgimiento de grandes grupos de empresarios, uno de los cuales llega a superar los 3 mil colectivos en un sistema que opera con 18 mil.

El objetivo del trabajo consiste en describir la evolución de este proceso, indagando tanto en las causas como en sus consecuencias, para lo cual se realizaron numerosas entrevistas con especialistas, ex funcionarios, empresarios, historiadores y académicos.

Respecto a las causas, se postulan cuatro condiciones iniciales que facilitan este proceso de concentración: estabilización de la red de servicios; centralización en la toma de decisiones de las empresas a través de una concentración en el capital, diferenciación en la capacidad económica financiera de algunas empresas en el conjunto de operadores y, por último, un marco regulatorio con un Sector Público proactivo que vaya imponiendo condiciones económicas estrictas para la operación.

En este sentido el aumento de la regulación estatal promovió el desarrollo de un sector más profesional pero también más concentrando, con empresas organizadas jurídicamente como sociedades comerciales, que deben cumplir determinados requisitos patrimoniales, con sus trabajadores contratados formalmente de acuerdo con la legislación vigente. También los vehículos deben cumplir determinados estándares tecnológicos y contar con un sistema de cobro mediante boleto electrónico.

El trabajo enumera y describe brevemente las principales normas regulatorias que influyeron en este proceso. Un aspecto que merece destacarse es el establecimiento del sistema de subsidios a partir del año 2002, hecho que no había existido en Buenos Aires desde la prestación concesionada a operadores privados a inicios de los años '60 del siglo pasado. En este sentido se describe la evolución de los distintos criterios con los cuales se repartieron los subsidios a lo largo del tiempo.

El trabajo analiza la evolución de las empresas del sector en función del parque móvil, los kilómetros recorridos y los pasajeros transportados. Se clasifica a las empresas en monolíneas (operan una sola línea de colectivos), multilíneas (operan más de una línea de colectivos) y en grupos empresarios (tienen el control de más de una razón social). Las empresas también se clasifican en función de su jurisdicción (nacional, provincial y municipal) y por área geográfica o

² Los autores agradecen la disposición de todos y cada una de las personas entrevistadas, a quienes se exime de los errores u omisiones que pudieran presentarse en este artículo: Andrés Gartner, Andrés Pizarro, Aníbal Trasmonte, Carla Hermida, Carlos Contreras Montoya, Graciela Dawidovsky, Hernán Vidal, Luis Rizzi, Mario Vacca, Miguel Macchiaroli, Oscar Figueroa, Patricia Brennan, Rómulo Orrico y Rosa Virginia Ocaña.

cuenca.

En función de los distintos años analizados (2000, 2005, 2009, 2012, 2015, 2018 y 2019) se calculan los índices de concentración. De dichos índices surge un aumento en el grado de concentración, aunque el mismo todavía no sería elevado.

El trabajo discute el tema de las ventajas y desventajas de la concentración empresarial en un sector fuertemente regulado donde la autoridad regulatoria determina las tarifas y los parámetros operativos de los servicios. En este sentido se analiza el tema de las economías de escala y la posibilidad de disminuir riesgos y aprovechar sinergias al controlar una mayor cantidad de líneas o rutas.

El trabajo indaga en la evolución de los principales grupos empresarios, donde en algunos casos se evidencian vinculaciones entre estos grupos y empresas proveedoras (chasis, carrocerías y seguros, principalmente). Un caso emblemático es el aumento del parque del principal grupo empresario y el correspondiente incremento de la participación del proveedor de chasis, vinculado a ese grupo, en el parque de la RMBA.

En la última parte se presentan algunas reflexiones sobre las implicancias que tiene el fenómeno de la concentración empresarial para la regulación del sector. Por ejemplo, cabe preguntarse si un determinado nivel de concentración no sólo es inevitable, sino que también podría ser necesario para la profesionalización del sector, la introducción de nuevas tecnologías y/o la reestructuración de recorridos. Pero quizás también exista un nivel a partir del cual las economías de escala dejan de ser relevantes, pudiendo surgir el riesgo de captura del regulador.

También se pregunta hasta qué punto la propia regulación fomenta la concentración, especialmente cuando se exigen cada vez mayores requisitos tanto a las empresas como a los vehículos, siendo un sector que presentaría ciertas barreras a la entrada, con una limitada cantidad de empresas “nuevas” que entran al sistema para operar las líneas que dejan las empresas que desaparecen con las sucesivas crisis.

2. INTRODUCCIÓN GENERAL

En 2012, la Auditoría General de la Nación presentó un informe especial³ sobre la “conformación empresarial del sector de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional”, producido por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos.

En el punto 8 del informe se recomienda que “la Comisión Nacional de Regulación Del Transporte y la Secretaría de Transporte de La Nación deberán evaluar la incorporación de un mecanismo de seguimiento permanente de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de transporte, en principio, de Jurisdicción Nacional”.

En 2019 realizó una actualización del mismo informe, ampliando el universo de estudio a los servicios de la Jurisdicción Nacional, Provincial y Municipal que prestan servicios en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)⁴.

En diciembre de 2019, y en consideración a la recomendación de la AGN, la Secretaría de Gestión del Transporte emitió la Resolución N° 181, que estableció un mecanismo para el seguimiento anual de la evolución de la conformación societaria de las empresas operadoras de autotransporte público de pasajeros (APP) de Jurisdicción Nacional⁵.

Estos hechos motivaron una serie de discusiones entre los autores de esta investigación, previa a la misma, que fue lo que dio pie a la formalización de este trabajo. Se partió de un análisis acerca de la concentración existente en 2018⁶, y se profundizó y extendió el mismo para los años 2000, 2005, 2009, 2012, 2015 y 2019.

Determinar la composición del capital empresario para todos esos años en las 3 jurisdicciones de la RMBA fue una tarea arqueológica de consultas de diversas fuentes, lectura de artículos escritos en publicaciones de aficionados dedicadas, principalmente, a los colectivos de la RMBA, etc. Los resultados alcanzados fueron consistentes y sólo con ellos se hubiera justificado la elaboración de un informe, el más abarcador hecho hasta la actualidad; pero la investigación no quedó allí.

Los análisis del comportamiento de las variables analizadas para cada año añadieron nuevos debates al nudo original de la investigación, enriqueciéndolo con diversas aristas que, en conjunto, permitieron contar con un nuevo análisis sobre la evolución del sector.

En el capítulo 4 se realiza un racconto de los hitos que marcaron el proceso de concentración operado en el sistema de colectivos de la RMBA, situando su punto de partida hacia

³ AGN. Resolución N° 259 de fecha 19 de diciembre de 2012

⁴ En las recomendaciones del Informe se establece “evaluar la institucionalización de un procedimiento que identifique el fenómeno de la conformación empresarial del transporte automotor de pasajeros en la RMBA, a través de la detección de relaciones entre las sociedades de transporte y de éstas con personas físicas o jurídicas, como así también, establecer un mecanismo de control permanente a fin de detectar modificaciones en la conformación de los grupos empresarios, junto con otros que permitan asegurar un adecuado nivel de competencia. Asimismo, se propicia recomendar a las autoridades jurisdiccionales competentes de la RMBA dar tratamiento en forma conjunta a la situación descrita y al impacto que pudiera tener en el desempeño del sistema de transporte público automotor de la región”.

⁵ Los plazos para la presentación de la información solicitada fueron prorrogados por el artículo 1° de la Resolución 2/2020 de la Secretaría de Gestión de Transporte

⁶ Desarrollado por Antonio Cortés, uno de los autores de esta investigación.

1969/1970, al tiempo que se aventuran ciertos prerequisites considerados necesarios para su desarrollo.

En el capítulo 5 se plantea la importancia del rol del Estado en este proceso, detallando un conjunto de normas que se consideran significativas en términos de la capacidad de afectación de la organización empresarial del sector. Asimismo, se incluye un somero análisis del mecanismo de determinación y distribución de compensaciones, y sus posibles impactos.

En el capítulo 6 se presentan las estadísticas, que explican el proceso de concentración. Aquí se muestra la evolución de una serie de variables (cantidad de líneas, parque móvil y pasajeros), para los distintos años analizados de acuerdo con diferentes criterios de clasificación (Jurisdicción, Tipo de empresa y Cuenca⁷). Se muestran indicadores referidos a las principales empresas y se calcula un índice como medida estandarizada que permite determinar el grado de concentración económica en cada momento. También se comenta brevemente sobre la integración vertical que se verifica en el sector

En el capítulo 7 se discuten las ventajas y desventajas que pueden derivarse de un mercado más o menos concentrado, tanto en términos conceptuales, como específicos para el caso de los colectivos.

En el capítulo 8 se establecen algunas reflexiones generales.

Por último, una aclaración metodológica. La cuarentena local popularizó al vocablo AMBA. Hoy todos los habitantes de la Argentina saben que el AMBA se refiere a un continuo urbano conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y un conjunto de partidos que se conocen como “conurbano”⁸. También es probable que no todos sepan que AMBA significa Área Metropolitana de Buenos Aires. En esta investigación se trabaja con el espacio geográfico denominado Región Metropolitana de Buenos Aires (la RMBA mencionada en párrafos precedentes) que corresponde al ámbito de operación de los servicios de transporte público por automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional, establecido en el Decreto N° 656/1994. No es el AMBA pero se le parece mucho. Por eso, en este informe, se nombrarán uno u otro de manera indistinta⁹.

⁷ Se define en el punto [Clasificación por cuenca](#)

⁸ Conurbano que muy poca gente sabe qué partidos abarca.

⁹ El AMBA, establecido por la ley 25.031 del año 1998, de creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM) incluye al partido de Punta Indio que la RMBA no lo incluye. La RMBA definida por el decreto 656 del año 1994 se conforma por la CABA y los siguientes partidos: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López y Zárate. En el año 2015 fueron agregados los partidos de General Belgrano y Navarro.

3. LOS HITOS

3.1. INTRODUCCIÓN

En las ciudades latinoamericanas, los servicios de transporte público de pasajeros por automotor son operados, mayoritariamente, por el sector privado sujeto a la regulación y fiscalización de las autoridades locales. En el grueso de ellas, el origen de estos servicios ha sido de una fuerte atomización de la oferta con organización artesanal y donde las líneas o rutas se prestaban por “asociaciones de transportistas – dueños”, en un ambiente de baja o nula regulación. Con el tiempo, ese modelo fue dejando lugar a esquemas más formales, con marcos normativos específicos dirigidos a la actividad, lo que apuntaló el surgimiento de empresas, si bien aún pequeñas.

Las décadas de 1970 y 1980 mostraron en nuestras ciudades, con algunas excepciones y por diferentes causas, el inicio de un camino hacia un esquema empresarial de mayor concentración dejando de lado las organizaciones artesanales, la dispersión del capital dentro de cada operadora y un avance, en algunos países, hacia la expansión empresaria por fuera de las fronteras urbanas de origen.

El sistema del autotransporte público de pasajeros (colectivos) en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) no ha sido una excepción en este proceso de concentración pero difiere en el origen del actual sistema: se encuentra a inicios de la década de 1960 con la privatización de los sistemas de microómnibus, de ómnibus (que eran de mayor tamaño que los microómnibus o “colectivos”), de tranvías y de trolebuses y el fin de la empresa estatal Transportes de Buenos Aires (TBA), operadora de la mayoría del sistema de transporte público que circulaba por las calles de la ciudad de Buenos Aires, y del subterráneo¹⁰.

En lo que sigue se analiza el proceso de concentración operado en el sistema de colectivos de la RMBA situando su punto de partida hacia 1969/1970 cuando las autoridades nacionales renumeraron a todas las líneas de “Colectivos”, y las de las pocas que aún quedaban operadas por ómnibus¹¹, poniendo fin al caos de numeraciones, varias veces repetidas en los servicios nacionales, provinciales y municipales. De esta forma, las líneas cuyos recorridos discurrían total o parcialmente por la ciudad de Buenos Aires, todas ellas dependientes de la Jurisdicción Nacional, se numeraron desde el nº 1 al nº 195; aquellas líneas entre partidos del conurbano pero sin ingresar a la Capital Federal, dependientes de la Jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, se numeraron entre el nº 200 y el nº 499; por último, a las líneas con recorridos íntegros dentro de cada municipio, correspondientes a cada una de estas jurisdicciones municipales les correspondieron los números iguales o mayores a 500. Es en este momento donde varios estudios lo sitúan como el comienzo formal de la “era del colectivo” en los transportes de pasajeros en la región, cuando prácticamente todas las unidades correspondían a esta

¹⁰ El sistema ferroviario nunca formó parte de la empresa estatal TBA. También existían varias líneas privadas, surgidas entre 1943 y 1961, que no estaban bajo la órbita de TBA, más algunas provinciales y comunales con ingreso a la Capital Federal.

¹¹ Hasta principios de la década de 1970 los “ómnibus” se diferenciaban de los colectivos por ser unidades de mayor tamaño y capacidad de transporte. Hoy, los colectivos de Buenos Aires tienen la capacidad de los ómnibus de aquellos años.

denominación¹².

3.2. CONDICIONES INICIALES

Para que se produzca un proceso de concentración entre operadores privados, como el que se ha verificado en el sistema de Colectivos de la RMBA, se requiere de varios prerequisites que permitan ese desarrollo.

En este apartado se muestran cuatro requisitos sin los cuales, a nuestro juicio, el proceso de reducción de empresas operadoras de una única línea y el crecimiento de grupos empresarios más concentrados se vería obstaculizado. No importa cuánto tiempo insume la madurez de estas condiciones; lo que se sostiene es la necesidad de su existencia.

- a) Que la conformación de la red se haya estabilizado en el sentido de que las líneas existentes sean las que las autoridades consideran necesidades públicas y que, por lo tanto, su existencia requiera ser asegurada. Esto es, si una línea es de baja rentabilidad, pero forma parte de la red de necesidad pública y, por lo tanto, se establece que debe mantenerse en operación, se buscará que sea cubierta por algún otro transportista, ya sea del sistema o uno externo a él. En la generalidad de los casos, de no mediar una licitación que podría modificar la configuración del campo de empresarios, la línea será operada por un operador establecido.
 - La actual red de colectivos de la RMBA es la herencia de una red que, en su núcleo, ya lleva no menos de cincuenta años de existencia. Sin embargo, desde las privatizaciones de colectivos estatales de 1955 y hasta mediados de los años '80, el sistema vio desaparecer más de 70 líneas dentro de la Jurisdicción Nacional (JN)¹³, si bien entre abril de 1961 y noviembre de 1962 la Secretaría de Transporte autorizó un centenar de prolongaciones de recorrido de líneas de colectivos, muchas de ellas que ya operaban en el conurbano bonaerense (en la Jurisdicción Provincial o en alguna Jurisdicción Municipal)¹⁴ lo cual dio lugar, a posteriori, a nuevas líneas de JN.
 - Algunos años han sido clave en esta baja de líneas: inmediatamente antes de la liquidación de TBA en 1963, en una depuración de líneas, principalmente tranviarias, o en 1978, como consecuencia del establecimiento de 10 años como antigüedad máxima de los vehículos¹⁵ lo que implicó una inversión difícil de alcanzar por parte de algunos transportistas. En estos dos casos la consecuencia fue una red con menos líneas, sin ser transferidas a otras empresas¹⁶. Luego, el proceso de desaparición de líneas, si bien continuó, se hizo mucho más limitado.

¹² Por ejemplo, Scartaccini (2009); Unidad Ejecutora Especial Temporaria, Ministerio de Transporte (2019), Pérez y Sánchez (2020). El "colectivo", definido este como ese vehículo más pequeño que el ómnibus, mostraba una supremacía ya desde la desaparición de los tranvías de las calles de Buenos Aires.

¹³ Las líneas de Jurisdicción Nacional son aquellas en las que al menos una porción de su recorrido se realiza dentro de la CABA.

¹⁴ Las líneas de Jurisdicción Provincial en la RMBA son aquellas cuyos recorridos discurren en al menos 2 municipios sin ingresar en la CABA. Las de Jurisdicción Municipal en la RMBA son las que se desarrollan íntegramente dentro de un municipio, exceptuando, hasta la fecha, de la CABA.

¹⁵ Resolución ST N° 33/1978

¹⁶ En el caso en que esas líneas de las empresas con dificultades económicas fueran de muy baja densidad de tráfico, simplemente se las dio de baja.

- Es a partir de la segunda mitad de la década de 1980 en que las líneas de empresas, que por diversas cuestiones (económicas, cumplimiento de requisitos regulatorios, etc.), no podían seguir operándolas, otras transportistas se hicieron cargo de ellas dejando la red relativamente sin alteraciones.
- En la tabla 1 siguiente se muestra la cantidad de líneas en operación de Jurisdicción Nacional para varios años. Se puede observar que entre 1970 y 2019 dejaron de operar 52 líneas, pero el grueso de ellas (76%) corresponde al período 1970 – 1995¹⁷.

Tabla 1 Evolución de la cantidad de líneas de JN 1970-2019

Año	Líneas de JN en operación
1970	181
1983	152
1995	145
2000	143
2009	137
2019	137

Fuente: Ministerio de Transporte

- b) Que se haya producido una centralización de la propiedad de capital en algunas empresas abandonando esa dispersión original de muchos dueños con posiciones relativas similares en el poder de decisión.
- El crecimiento de un pequeño grupo de socios que pueda controlar las decisiones de las empresas es un punto central para el inicio de un camino de absorción de empresas. Este proceso, lento al principio (en los '70) y con mayor rapidez luego (desde inicios de los '80), implicó no sólo una disminución en la cantidad de socios de las empresas sino también una modificación en la distribución del capital empresarial permitiendo emerger un grupo de socios mayoritarios que comenzaron a centralizar los procesos de decisión¹⁸. Ello permitió introducir cambios en el modelo de negocios y facilitó y dinamizó la realización de acciones como la compra de empresas.
 - En nuestras ciudades latinoamericanas la disminución de socios en las empresas transportistas (cooperativas, asociaciones de dueños – transportistas, etc.) se encuentra absolutamente relacionada con la formalización regulatoria, tema que es tratado en el punto d) de este apartado.
- c) Que el sistema tenga empresas con mejor capacidad económica financiera que otras. Adquirir una línea conlleva, en muchos casos, un costo de ingreso alto, ya sea por el pago de la compra a los viejos dueños, la adquisición de unidades (generalmente 0 km), etc. Por lo tanto, la centralización en la toma de decisiones de una empresa compradora debe ir acompañada de capacidad financiera con la posibilidad cierta de acceder al mercado

¹⁷ “Hay que ser claro y considerar que casi todas las líneas eliminadas existían *de forma*, porque sus servicios eran prácticamente inexistentes: la línea 131, por caso, circulaba con un único coche, con 180 minutos de frecuencia entre servicio y servicio.” Scartaccini (2009)

¹⁸ Krantzer y Sánchez (1993)

financiero¹⁹ o, en caso de no alcanzar suficiencia patrimonial, la capacidad de asociarse a otro transportista u otro posible socio. La experiencia muestra que, en caso de que el socio no haya sido un transportista, este formaba parte de algún capital de la cadena productiva del sector: concesionarios de alguna firma de material rodante, compañía de seguros de varias empresas transportistas o carroceras, principalmente²⁰.

- d) Que el esquema regulatorio establecido sea proactivo e imponga condiciones económicas estrictas en cuanto al ingreso y salida de la actividad, fijación de precios de los servicios y de los parámetros operativos por parte de la autoridad regulatoria, tipología de los vehículos a ser usados, etc.
- Este proceso de concentración sucedió en las grandes ciudades brasileñas, en las principales ciudades de Ecuador, en Costa Rica, en Ciudad de México, entre otras. Diferentes fueron algunos motivos puntuales que aceleraron o ralentizaron el ritmo de concentración, pero hubo un hecho que fue común en todas las ciudades: como en un juego de espejos, cuanto mayor fue la formalidad institucional regulatoria del sistema de transporte público, mayor fue la formalidad empresaria y menor la atomización del mercado²¹.
 - Cuando en los hechos se desreguló el sistema de transporte público en Lima, Perú, ello marcó la desaparición, en la práctica, de todas las organizaciones empresarias formalizadas. O el caso de Santiago de Chile en los '80 aunque en esta ciudad se volvió a un esquema regulatorio tradicional pocos años después.
 - Los casos inversos han sido allí donde el esquema regulatorio forzó el surgimiento de empresas formales con capacidad de dar respuestas a los requerimientos establecidos para la operación de servicios; por ejemplo, Bogotá (Colombia) o Santiago de Chile, donde la implementación de corredores BRTs (Transmilenio y Transantiago) no podían ser atendidos por los transportistas tradicionales que operaban hasta entonces, todos ellos de porte pequeño²².
 - En el ámbito local este proceso se verificó desde el mismo momento en que las autoridades decidieron desprenderse de la empresa operadora estatal TBA para tomar el rol de gestionar el sistema en un camino ascendente de exigencias hacia los operadores y que no fue interrumpido desde entonces en lo que se puede denominarse la “era del colectivo” en el transporte público de la RMBA.

Junto a esos condicionantes núcleo se encuentran otros, de carácter más local, que también contribuyen al proceso de concentración en los colectivos de la RMBA: conocimiento práctico de la cultura transportista local, conocimiento de los diferentes actores clave como el sindicato de trabajadores, conocer funcionarios de la Autoridad de Aplicación, etc. De alguna manera, estos componentes constituyen barreras a la entrada a capitales extraños al mundo transportista local. Aun así, en los últimos años ingresaron otros operadores ajenos a la RMBA

¹⁹ Por ejemplo, según una fuente consultada, Nación Leasing habría permitido el crecimiento de La Nueva Metropól al financiar su expansión.

²⁰ Estos casos fueron frecuentes a finales de los años '90 y principios de los 2000. Por ejemplo, las experiencias de Nudo (unión de las empresas Nuevos Rumbos y D.O.T.A.), o D.U.V.I. (unión de D.O.T.A., U.T.E.S.A., que a su vez es otra asociación, La Vecinal de Matanza e Ideal San Justo), entre otras experiencias similares.

²¹ La evidencia indica que los esquemas regulatorios vigentes tienden a atomizar la oferta a medida que el control estatal se retira, ya sea por opción u omisión. Henry y Pacheco (1993).

²² Tema debatido en la entrevista con Oscar Figueroa.

(La Nueva Metropól, Rosario Bus, E.R.S.A., Misión Buenos Aires).

3.3. EL LARGO CAMINO DE LA CONCENTRACIÓN

El sistema tuvo un desempeño muy artesanal en sus orígenes, a finales de la década de 1920, con la asociación informal de taxistas ofreciendo servicios de línea “parasitando”, de manera totalmente fuera de toda norma, a líneas de tranvías y de ómnibus²³. Esto generó un contexto de muchas asociaciones de transportistas cuya organización era (y aún hoy es en algunos casos) una unión de dueños de unidades que componían un todo, donde ese todo era la “línea”. Cada dueño era, entonces, un “componente”, una parte de un todo (la línea) y así se denominó a estas empresas a través del tiempo: “sociedad de componentes”²⁴.

La cantidad de líneas de colectivo fue creciendo rápidamente hasta llegar al año 1936, en la etapa inmediata anterior, a la creación de la empresa mixta, con capital estatal mayoritario, Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA): 63 líneas operando unas 1.600 unidades con algo más de 2.022 socios²⁵, lo que arrojaba, en promedio, 32 socios por línea y 1,3 dueños por auto colectivo.

Pero no fue este el momento de mayor dispersión del capital empresario sino cuando se disolvió la empresa estatal TBA²⁶ al culminar el proceso de privatización de los servicios por ella operados, iniciado con la privatización de 19 líneas de colectivos en 1955 y culminado con la cesión del subterráneo a la ciudad de Buenos Aires, en 1963²⁷. El esquema fue el siguiente:

- Para las líneas de microómnibus o colectivos se indemnizó a los empleados despedidos de los distintos garajes²⁸ de guarda de las unidades a razón de 1 colectivo cada 2 empleados que, de esa manera (y esquemáticamente) y ellos comenzaron a operar esas líneas. Solo para tener una idea de la dispersión del capital empresario fomentado por las privatizaciones de los servicios de TBA, se pone el ejemplo de cuando se privatizaron esas 19 líneas en 1955: se trataba de un total de 795 unidades lo que dio lugar a la existencia de 1.590 componentes; en promedio, casi 84 dueños por línea con idéntica capacidad de decisión, cada uno, en las asambleas directivas;
- Para los sistemas de ómnibus, tranvías y trolebuses se llamó a licitación por estación donde en general los ganadores correspondieron a sociedades que se conformaron por empresas de colectivos de la provincia de Buenos Aires o por los mismos

²³ Los ómnibus de entonces eran unidades de un tamaño similar al de los colectivos actuales y los “auto-colectivos” eran automóviles taxis.

²⁴ “Son las sociedades formadas, habitual y generalmente, por los propietarios de uno o más colectivos, con los cuales integran una línea autorizada para el transporte urbano de pasajeros. Estas sociedades no encuadran en ninguna de las sociedades previstas y reguladas por el derecho comercial y el derecho civil.” Enciclopedia Jurídica. <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/sociedad-de-componentes/sociedad-de-componentes.htm>

²⁵ Krantzer y Sánchez (1993)

²⁶ TBA fue la continuadora estatal de la empresa mixta CTCBA

²⁷ El 30 de mayo de 1963, por Decreto N° 4005, se creó Subterráneos de Buenos Aires (SBA) que comenzó a operar en la órbita de la ciudad de Buenos Aires el 1º de junio de ese año, marcando el fin de la empresa estatal TBA. Aníbal Trasmonte (2006)

²⁸ Eran espacios de guardado de unidades que compartían varias líneas. La licitación por garaje implicaba que se incluía en la misma a todas las líneas que usaban ese espacio.

trabajadores de ese predio. En el sistema tranviario las unidades fueron reemplazadas por ómnibus de manera inmediata y luego, con el tiempo se transformaron en “colectivos”. Las líneas de trolebuses fueron reemplazadas gradualmente por automotores, generalmente de segunda mano. Y con el tiempo, los colectivos fueron ganando tamaño y los viejos ómnibus desaparecieron. Hoy, los descendientes de microómnibus, ómnibus, tranvías y trolebuses, son todos “Colectivos”. En el cuadro siguiente se muestra la cantidad de líneas de colectivos por su origen para los años 1970 y para 2019.

Tabla 2 Origen tecnológico de las líneas de colectivo actuales de JN

Origen	1970	2019
Tranvías	29	14
Trolebuses	11	9
Ómnibus	42	24
Ómnibus LD	4	2
Colectivos	104	88
TOTAL	190	137

Fuente: Trasmonte (2006)

Con la liquidación de TBA se inició un modelo de prestación de los servicios de transporte público de personas por automotor en donde el Sector Público (SP) pasó de ser prestador de servicios a regulador y fiscalizador del sistema. La atomización del mercado fue consecuencia de la política privatizadora encarada, fue parte de lo buscado. La consolidación del sistema de colectivos llevó a una disminución de socios y de empresas y al surgimiento de posiciones relativas económicamente más fuertes dentro del frente empresario.

El inicio de la “era del colectivo” en la RMBA se lo puede situar a finales de la década de 1960²⁹ y el inicio del proceso de concentración se encuentra a mediados de los años ‘80³⁰ cuando por las pésimas prestaciones de algunas líneas las autoridades dispusieron su caducidad y su transferencia a operadoras establecidas para hacerse cargo de manera precaria, hasta el llamado a licitación³¹. Más allá de que con anterioridad ya hubo algunos casos similares, la fuerza que comenzó a tomar este proceso en la segunda mitad de los ‘80 permite considerar este momento como el punto inicial del proceso de concentración en el sistema de colectivos de la RMBA.

Si el punto inicial en el actual proceso de concentración empresarial se encuentra en los últimos años del gobierno de Raúl Alfonsín (Unión Cívica Radical), el gobierno que lo sucedió

²⁹ En este punto coinciden varios autores como Krantzer y Sánchez (1993), Scartaccini (2009) o Trasmonte (2006). Tal vez se corresponda con el dictado de la Resolución ST N° 750/1968 la que frente a la superposición de numeración de líneas, algunas originadas en la jurisdicción provincial, otras en los partidos circundantes y otras con los viejos números de TBA, estableció una reestructuración dando a las líneas de Jurisdicción Nacional la franja numérica del 1 a 199; desde el 200 y hasta el número 499 a las líneas de jurisdicción provincial y desde el 500 para las líneas municipales.

³⁰ Entre enero y agosto de 1986 fueron transferidas las líneas 3, 74, 97, 130 y 186.

³¹ La selección de la nueva empresa operadora tenía en cuenta no solamente el desempeño operativo y financiero mostrado por esta sino cuestiones relacionadas con economías de alcance, como por ejemplo la cercanía de alguna de las cabeceras de la línea a adjudicar y de la potencial operadora, para aprovechar su garaje. Además, y con un espíritu a reducir el número de empresas operadoras, se otorgaba un puntaje por ser operador de la RMBA dependiente de la Jurisdicción Nacional, uno menor si operaba en la RMBA sin ser operador de la JN y ningún puntaje o uno menor si era un operador de otras ciudades.

en 1989, Saúl Menem, del Partido Justicialista, encaró el más ambicioso proceso de modificación estructural de la economía argentina hasta la actualidad que no fue trivial al desempeño posterior que se verificó en el sector de Colectivos. Varias medidas impactaron en el frente empresarial, en especial desde 1992, todas ellas basadas, directa o indirectamente, en la ley de reforma del Estado aprobada en 1989.

Mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 171/1992 se declaró disuelto el Instituto Nacional de Reaseguros con lo que se eliminó el reaseguro estatal que generaba cuantiosas pérdidas al Estado por lo que las compañías de seguros que operaban en el mercado local debieron reasegurar sus servicios con bancas internacionales. Esto arrastró a la quiebra a la compañía de seguros Belgrano Cooperativa de Seguros, que tenía asegurada a cerca del 80% de las compañías de transporte de corta, media y larga distancia.

También en el año 1992 y luego de una seguidilla de accidentes viales en donde el más cruento de ellos ocurrió con un ómnibus de larga distancia en la ruta N° 2 a Mar del Plata³², mediante el Decreto N° 692, se aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito y Seguridad Vial que estableció una serie de medidas centrales en materia de inversión en material rodante: la incorporación de caja de cambios automática y la suspensión neumática, dirección de potencia (dirección hidráulica), caja automática de cambios y motor trasero para los vehículos de transporte urbano.

Al año siguiente, en 1993, y como parte de las políticas de desregulación y descentralización del gobierno nacional que crearon diversos organismos descentralizados reguladores, se creó la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CoNTA) como entidad fiscalizadora de los servicios de transporte automotor de jurisdicción nacional, lo que fue un salto en calidad en la formalización del sector estatal fiscalizador.

Estos decretos sembraron el camino a la sanción del Decreto N° 656/94, que reemplazó al marco regulatorio anterior del año 1961³³ y que continúa, con algunas modificaciones, hasta la actualidad. El decreto estableció el llamado a re-permisionamiento de todas las líneas de Jurisdicción Nacional con una serie de requerimientos formales y de capital que implicó, para algunas empresas ya golpeadas por lo establecido en los decretos de 1992, obligaciones muy difíciles de cumplir. Una de las consecuencias fue una seguidilla de quiebras que, ante la visión regulatoria de no disminuir la densidad de la red (no eliminar líneas) se decidió transferir los permisos a otros operadores establecidos y llamar a licitación. De esta manera se transitó el período donde más llamados a licitación hubo en la “era del colectivo”; se trató de 19 licitaciones sobre un total de 22 realizadas entre 1980 y el año 2003 (más del 86%) en donde los ganadores fueron, en todos los casos, transportistas establecidos, lo que no fue casual ya que el esquema otorgaba un puntaje adicional para las empresas operadoras de servicios nacionales en la RMBA, mayor al que se otorgaba a las de otras jurisdicciones de la región; la operación en jurisdicciones externas a la RMBA no otorgaba puntaje por ese motivo.

En 1999 la Secretaría de Transporte dictó 2 resoluciones que reglamentaron los acuerdos de “gerenciamiento operativo” y las fusiones de igual carácter entre empresas, previstas en el

³² El accidente se produjo en la actual ruta provincial N° 2, en las inmediaciones de Coronel Vidal y fue protagonizado por un ómnibus de la empresa de larga distancia Micromar y cuatro automóviles que chocaron en cadena. 32 personas perdieron la vida calcinadas y otras 28 resultaron heridas. Además de que este fue el detonador para el dictado del Decreto N° 692 también motivó la conversión en autovía de la ruta, hasta entonces de dos carriles indivisos.

³³ Decreto N° 3.106 / 1961.

artículo 20 del Decreto Nº 656/1994. El objetivo era mejorar los estándares de profesionalización del sector posibilitando la transformación de las empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante, entre otras herramientas, acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresaria, fusiones societarias u otras formas de reorganización. Se trató de un empuje normativo claro para la diferenciación empresarial que ya estaba en las calles y consolidó a las empresas en mejor posición económica y financiera.

En el año 2002, mediante el Decreto Nº 652, se creó el Sistema de Transporte Urbano (SISTAU), el régimen encargado de las compensaciones tarifarias del transporte público urbano de pasajeros por automotor de todo el país que se fondeaba con la tasa del gasoil, que este mismo decreto estableció como una alícuota del 18,5% del precio por litro de gasoil libre de impuestos.

Estos subsidios, junto al correspondiente sobre el gasoil a precio diferencial, fortalecieron la posición económica financiera de las empresas líderes las que, con el paso de los años, por la densidad de tráfico de los pisos atendidos y una mejor organización empresarial, fueron ganando posiciones relativas, adquiriendo empresas en dificultades y alimentando ello con el aprovechamiento de las ventajas – no mayoritarias pero sí importantes – de las economías de escala y de alcance que presentaban.

La incorporación de nuevas líneas por parte de las empresas se dio de tres formas:

- 1) Por adquisición: una empresa compra a otra su participación en una línea
- 2) Por adjudicación por parte de la autoridad en forma precaria ante la caída de una línea fallida
- 3) A través de un concurso público para la operación de una línea caducada.

El proceso de concentración fue lento pero sostenido hasta la década de 1990 donde se observó una aceleración del fenómeno. Dentro de la RMBA, este proceso se dio en todas las jurisdicciones pero se encuentra mejor documentado para la jurisdicción nacional.

Este trabajo analiza el fenómeno a nivel metropolitano a partir del año 2000, en donde se pudo obtener información de todas las jurisdicciones. En el período analizado puede observarse el avance el crecimiento de los grupos de jurisdicción nacional (D.O.T.A., Nudo, Ideal San Justo, M.O. 45, M.O.Q.S.A., S.A.E.S.), de las empresas que llegaron del interior del país (La Nueva Metropól, Rosario Bus, E.R.S.A.) y de las empresas de jurisdicción provincial y municipal (La Cabaña, Noroeste, M.O.T.S.A., del Sur).

En la actualidad, el sistema de Colectivos de la RMBA se encuentra conformado por 157 empresas que operan en 3 niveles jurisdiccionales (nacional, provincial y cada uno de los municipios que cuentan con servicios propios) aunque 91 de ellas forman parte de 22 aglomerados mayores (o grupos empresarios). El total de líneas es 383, de las cuales 137 pertenecen a la Jurisdicción Nacional, 128 a la Jurisdicción Provincial y 118 a las Jurisdicciones Municipales.

Del conjunto de 383 líneas, 40 de ellas son operadas por empresas “Monolíneas”, aquella razón social que solo opera una única línea; 110 líneas son operadas por empresas “Multilíneas”, aquella razón social que opera más de una línea; por último, 233 líneas son operadas por “Grupos Empresarios”, donde cada uno de ellos agrupa a más de una razón

social³⁴.

Este último grupo, a diferencia de los dos primeros mencionados, mostró un gran crecimiento desde la aparición de esta modalidad lo que se ve reflejado en la investigación especialmente realizada en este trabajo para los años 2000, 2005, 2009, 2012, 2015, 2018 y 2019 para las tres jurisdicciones de los colectivos de la RMBA. Hoy hay muchas menos empresas monolíneas y multilíneas que hace dos décadas y los grupos empresarios se mantienen relativamente constantes en cuanto a su cantidad, tal como se ve en la tabla 3 siguiente:

Tabla 3 Cantidad de empresas según tipología (*)

Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Monolínea	91	79	67	60	47	39	40
Multilínea	47	45	38	34	28	25	26
Grupo empresario	20	18	21	20	22	23	22
TOTAL	158	142	126	114	97	87	88

(*) En los casos de los grupos empresarios se trata de la cantidad existente de estos y no de la cantidad de razones jurídicas que cada grupo opera

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Pero en todos los casos las empresas actuales son más robustas en término de parque pero claramente es el agrupamiento “Grupo empresario” el que ha crecido por sobre los otros dos segmentos ya que la porción de mercado que hoy operan es mucho mayor: hoy cada grupo opera, en promedio, más del doble de líneas y tiene el doble de tamaño medido este en cantidad de vehículos.

3.4. NUEVOS LIDERAZGOS EMPRESARIOS

El largo camino a la concentración empresarial permitió el surgimiento de nuevos liderazgos empresarios, de nuevos modelos de negocios, de crecimiento de grupos con una importancia económica nunca vista antes en el mundo de los Colectivos. Y eso se reflejó, también, en las organizaciones representativas de las empresas: las cámaras o gremios empresarios.

Los colectivos operan en Buenos Aires, formal o informalmente, desde 1928, y en 1933 se fundó la Federación De Líneas De Autos Colectivos, antecesora de la actual Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (C.E.A.P.). En 1944 varias líneas de colectivos del conurbano conforman la Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires, actual Cámara de Transporte de Pasajeros de la Provincia de Buenos Aires (C.T.P.B.A.). Esas dos cámaras fueron las dos agrupaciones empresarias que representaba a las empresas que operaban en el AMBA desde inicios de la era del colectivo, unos 50 años atrás. En la segunda mitad de los años '80 un conjunto de empresas se desprendió de C.E.A.P. y conforma lo que hoy es la actual C.E.T.U.B.A. En años 2000 se creó otra cámara, la Asociación Civil de Transporte Automotor (A.C.T.A.). En los primeros años de este siglo, y siguiendo el derrotero creciente del grupo liderado por La Nueva Metrópol, la tradicional cámara de transporte de

³⁴ Esto se explica con más detalle en el anexo metodológico.

pasajeros de larga distancia por automotor (Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor, A.A.E.T.A.) se hizo fuerte en la representatividad de líneas urbanas; en la zona norte de la RMBA, y liderada por el grupo empresario MICRO ÓMNIBUS TIGRE S.A. (MOTSA), surgió, en estos últimos años, una nueva cámara: Cámara de Empresarios Unidos del Transporte Urbano de la Provincia de Buenos Aires (C.E.U.T.U.P.B.A.). Por último, en diciembre de 2019 se fusionaron dos agrupaciones empresarias, ACTA y C.E.A.P., con la denominación de la tradicional C.E.A.P.

De esta manera, el panorama gremial empresario de la RMBA quedó configurado por 5 agrupaciones. El mayor número de cámaras tiene, cada una como empresas líderes, a los grandes grupos económicos de la RMBA, como si estos grupos no pudieran convivir en un mismo ámbito gremial ya sea por intereses encontrados, por modelos de organización empresarial diferentes, por objetivos y miradas diferentes sobre el sector. Es así como los grandes grupos empresarios lideran, cada uno, una cámara empresarial: el grupo D.O.T.A. (C.E.T.U.B.A.), el grupo La Nueva Metrópol (AAETA), el grupo Ideal San Justo (la nueva C.E.A.P. donde Ideal San Justo provenía de A.C.T.A.), el grupo M.O.T.S.A. (C.E.U.T.U.P.B.A.) y el grupo M.O.Q.S.A. (C.T.P.B.A.)³⁵.

³⁵ Los nombres dados a los grupos económicos son responsabilidad de los autores de esta investigación

4. LA REGULACIÓN ESTATAL

Existen diversos factores que han marcado el proceso de concentración empresarial a lo largo de la historia del colectivo en la RMBA. Si bien en última instancia esto depende de la voluntad o decisión de las empresas de expandir o no el negocio, se destacan una serie de hechos concretos que propiciaron avances acelerados en ese sentido.

En particular se destaca la participación del Estado en su rol de regulador del sector. A modo de referencia, el Decreto 656/1994 fija el marco regulatorio del autotransporte público de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional³⁶, y en el artículo N°7 establece:

“(...) La Autoridad de Aplicación dictará la normativa necesaria para la implementación y ejecución de los servicios, especialmente en los aspectos vinculados con el otorgamiento de los permisos de explotación, la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios, parque móvil y su fiscalización y control. Asimismo determinará las pautas tarifarias a aplicar, que permitan obtener al conjunto de los permisionarios una rentabilidad promedio razonable.”

Como se observa, existe un conjunto considerablemente amplio de acciones que la Autoridad de Aplicación puede llevar adelante con efectos (buscados o no) en el proceso de concentración de empresas.

Sin intentar desarrollar un análisis cabal sobre la relación causa-efecto del accionar del Estado en la materia, se presenta a continuación, en forma cronológica, un conjunto de normas que se consideran significativas en términos de la capacidad de afectación de la organización empresarial del sector.

Finalmente, se incluye un somero análisis del mecanismo de determinación y distribución de compensaciones, y sus posibles impactos.

4.1. LAS NORMAS

Como ya se mencionara, se presenta un listado no exhaustivo de la normativa de Jurisdicción Nacional que pudo tener injerencia en el proceso de concentración en la RMBA, con énfasis en las últimas décadas.

1961 Decreto N° 3.106

- Establece el marco regulatorio del autotransporte público urbano de pasajeros de Capital Federal y sus partidos conurbanos una vez finalizada la privatización de los “microómnibus” de la empresa estatal Transportes de Buenos Aires (TBA), proceso iniciado en julio de 1955 (la única privatización del primer gobierno peronista) y culminado en 1960. El plazo de concesión de los servicios es de 10 años renovables por otros 10 años.
- Establece que la zona de alcance de este decreto se constituye por la Capital Federal y los partidos de Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, San Martín, General Sarmiento, La Matanza, Morón, Merlo, Moreno, Tres de Febrero, Esteban Echeverría,

³⁶ Normas similares regulan los servicios en las jurisdicciones provincial y municipal de la RMBA.

Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, y Berazategui.

1961 Resolución ST Nº 342

- Reglamenta el Decreto 3.106/61 estableciendo el marco regulatorio del autotransporte público urbano de pasajeros de Capital Federal y sus partidos conurbanos.
- Las empresas de colectivos debían constituirse en Sociedades Anónimas, SRL o Cooperativas.

1978 Resolución SETOP Nº 33

- Establece que la edad máxima de las unidades de transporte de servicios públicos urbanos de pasajeros debe ser 10 años.

1987 Decreto Nº 1.029

- Establece un plazo de concesión de los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros por automotor de 5 años. Anteriormente el plazo era de 10 años.

1990 Resolución ME Nº 848

- Homogeneizó hacia arriba las tarifas de los servicios nacionales con los de los provinciales y comunales. Esta medida trató de dar respuesta a las quejas históricas de las líneas provinciales de que en Provincia las líneas nacionales tenían tarifas menores. Es un reconocimiento de que las líneas nacionales y las provinciales formaban parte de un mismo todo.

1990 Resolución ME Nº 761

- Fija por primera vez los niveles tarifarios de coordinación para las líneas SGI en tráficos provinciales y en tráficos DF.

1992 Decreto DNU Nº 171

- Declara disuelto el Instituto Nacional de Reaseguros a partir del 31-3-92. Se crea el fondo para el financiamiento de pasivos de la mencionada sociedad del Estado. Con esto se eliminó el reaseguro estatal que generaba cuantiosas pérdidas al Estado por lo que las compañías de seguros que operaban en el mercado local deben reasegurar sus servicios con bancas internacionales.
- Esto arrastró a la quiebra a la compañía de seguros Belgrano Cooperativa de Seguros, que tenía asegurada a cerca del 80% de las compañías de transporte de corta, media y larga distancia.
- El motivo de la quiebra de la Belgrano es que no pudo reasegurar en el exterior, básicamente, por dos causas: por un lado, por su débil situación patrimonial y por la alta siniestralidad del sector, en especial de la larga distancia.
- Estas situaciones arrastraron a la quiebra, varios años después, a empresas de colectivos, como Expreso Paraná (línea 228) y serias dificultades económicas a la empresa MONSA (línea 60).

1992 Decreto Nº 1149

- Implementación de máquinas validadoras de monedas. Se estableció que la percepción de la tarifa aplicada a los servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros de corta y media distancia de jurisdicción Nacional debía realizarse, en una primera etapa,

mediante un sistema de importe exacto empleando equipos automáticos que permitan la utilización de monedas de curso legal.

1994 Decreto Nº 656

- Como parte de las políticas de desregulación, descentralización del gobierno nacional, se dicta este decreto que, si bien no modifica sustancialmente al servicio público urbano de pasajeros por automotor, incorpora a los servicios de Oferta Libre, que subsumen a los servicios urbanos no regulares.
- Establece el marco normativo del APP y de Oferta Libre de JN en la RMBA.
- El plazo de los permisos de operación pasa a ser, nuevamente, por 10 años y establece la posibilidad de renovación automática por iguales períodos de manera indefinida.
- El artículo 19 establece que la explotación de los servicios públicos será adjudicada mediante el procedimiento de concurso público de propuestas ajustándose a las condiciones que a tal efecto fije la Autoridad de Aplicación. Desde el año 1995 a 1999 se llevaron a cabo 19 de las 22 licitaciones que se tienen registro a lo largo de la historia desde 1970; el 86% del total. Las dos últimas licitaciones corresponden al año 2003. La restante licitación fuera del período 1995/1999 fue en 1980.
- Estas licitaciones estaban abiertas a operadores externos a la JN de la RMBA pero por ser externos, recibían un puntaje menor que las empresas locales. De allí que el proceso licitatorio encarado en la segunda mitad de los '90 fue otra oleada de concentración ya que las empresas ganadoras fueron todas ellas operadoras ya instaladas, en especial Plaza, NUDO y DOTA.
- Los operadores deben disponer de instalaciones adecuadas tanto para el descanso del personal como para la internación de los vehículos que conforman el parque móvil asignado a los servicios.
- Con este nuevo marco regulatorio se avanza en la instauración de un sistema de mayor profesionalismo, tanto en el ámbito público como en el sector operador de APP.
- Y con este marco regulatorio, que además permite la compraventa de empresas sin intervención estatal, se acompaña un proceso que se había reiniciado a principios de esta década ante la caída en la rentabilidad empresarial de varias empresas que operaban líneas de baja densidad de tráfico o que arrastraban serios problemas de gestión: hubo una ola de transferencias que hicieron centro en las empresas más pequeñas, con menor poder económico, que cayeron por deficiencias en los servicios que prestaban, adquiridas por firmas más grandes o caducadas por no poder adecuarse a las nuevas normativas de la época. También se hicieron llamados a concurso pero su número no ha sido muy alto en un ambiente de baja cultura de "competencia por el mercado". En esta etapa, los grupos Plaza y D.O.T.A. comenzaron a perfilarse como los más grandes y dominantes y de mayor cercanía a las autoridades de regulación y control.

1995 Resolución ST Nº 200

- Establece los requisitos que deben cumplir las empresas prestatarias de servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional para obtener el permiso de explotación de servicios en la RMBA. No llama a licitación.
- Establece que "Las empresas de transporte que mantengan contratos de explotación con sus socios, en especial aquellas que en sus estatutos o contratos de sociedad, tengan prevista esa modalidad operativa, podrán ofrecer, por parte de la totalidad de los socios,

un compromiso de convertir sus acreencias y cancelar los débitos que se registren, a fin de hacer más directa y transparente la expresión contable del patrimonio neto y los resultados de la sociedad. Pone formalmente fin a la operatoria como sociedad de componentes lo que es un paso más a la reducción de socios de las empresas³⁷.

1997 Decreto Nº 914

- Reglamenta la ley 22.431, ley de Protección Integral de las personas con discapacidad, donde establece el cronograma de incorporación de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida que debía completarse en el año 2002 al total de la flota de JN.

1999 Resolución ST Nº 302

- Reglamenta los acuerdos de “gerenciamiento operativo” y las fusiones de igual carácter entre empresas del APP previstas en el artículo 20 del Decreto Nº 656/1994, con el objeto de mejorar los estándares de profesionalización del sector, posibilitando la transformación de las empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante, entre otras herramientas, acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresario, fusiones societarias u otras formas de reorganización empresarial.
- Se trata de un empuje normativo claro para la diferenciación empresarial que ya estaba en las calles y consolida a las empresas de mejor grado de desarrollo relativo.
- Esta Resolución fue parcialmente modificada por la Resolución ST Nº 445/1999, del 9 de diciembre de 1999 y por la Resolución ST Nº 46/2001, del 28 de septiembre de 2001, que implementa la metodología de gerenciamiento y fusiones, derogando las otras 2 resoluciones.

2002 Decreto Nº 652

- Establece un precio diferencial del gasoil para las empresas de transporte público automotor de pasajeros de todas las jurisdicciones del país de corta, media y larga distancia.
- Se crea el SISTAU, régimen encargado de las compensaciones tarifarias del transporte público urbano de pasajeros por automotor de todo el país.

2002 Resolución Conjunta MP Nº 18 y ME Nº84

- Establece los Criterios Provisorios de Distribución de los Bienes Fideicomitidos del SISTAU. Dispone que la distribución entre jurisdicciones se va a efectuar con base en un Coeficiente de Participación Federal que se calculará tomando en cuenta la cantidad de pasajeros transportados en cada provincia y en la Jurisdicción Nacional en el período correspondiente.

2002 Resolución ST Nº 111

- Aprueba nuevos criterios de distribución de los bienes fideicomitidos del SISTAU. Reemplaza el Coeficiente de Participación por Pasajero Transportado (CPPT) por el Coeficiente de Distribución de Compensaciones Tarifarias (CDCT) para los beneficiarios de Jurisdicción Nacional, el que se calcula con base en los siguientes parámetros:
 - Ingresos: 50%

³⁷ De acuerdo a una fuente consultada, las empresas siguen presentando balances como si fueran sociedades de componentes. A los efectos impositivos esta modalidad está permitida por AFIP.

- Pasajeros: 25%
- Kilómetros recorridos: 25%
- Este criterio siguió vigente para todas las líneas del país hasta la creación de las Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP) en 2006 en donde se bifurcan los caminos de las líneas de la RMBA y las externas a esta región.

2004 Resolución ST N° 337

- Adecua los criterios de distribución de los bienes fideicomitidos. Establece el procedimiento para calcular y aplicar el CPF. Aplica para el CPF los mismos criterios que para el CDCT (ver Res ST N° 111/2002).

2006 Decreto N° 678

- Establece el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC) destinado a compensar los incrementos de costos incurridos por las empresas de Jurisdicción Nacional que presten servicios en la RMBA siendo que los cuadros tarifarios se mantienen inalterados desde el año 2001.
- Es la primera vez que se acepta normativamente que las líneas que operan en la RMBA, más allá de su jurisdiccionalidad, forman parte de un todo mayor.
- Este régimen se fondea con Aportes del Tesoro Nacional que con el tiempo pasarían a tener el peso casi excluyente dentro de los subsidios directos al transporte público automotor urbano de pasajeros.

2009 Decreto N° 84

- Ordena la implementación del SUBE ante las dificultades que se generaron ante la escasez de monedas para el uso de las máquinas validadoras como sistema de percepción tarifaria.

2009 Resolución ST N° 270

- Aprobó la metodología de cálculo de costos de explotación del transporte urbano y suburbano de pasajeros por automotor de Jurisdicción Nacional de la RMBA en un estudio realizado por la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA.
- A partir de este estudio se publican, por primera vez, las metodologías de estimación de costos de explotación de las líneas de APP de JN.

2012 Resolución ST N° 422

- Se cambian los criterios de distribución basándose en el Parque por línea y personal empleado, entre otros. Establece el congelamiento del parque para la distribución del cupo del gasoil y como referencia para los criterios de distribución del SISTAU, RCC y RCP.

2012 Resolución ST N° 962

- Incorpora el artículo 7 Bis a la 422 en donde establece una asignación específica (por demanda) para los viajes de más de 12 km en donde se compensa la diferencia entre el boleto pagado y lo que se debería abonar si la tarifa fuera kilométrica.
- A partir de esta resolución se incorporan nuevos parámetros de demanda como criterios para la distribución de las compensaciones.

2012 Resolución ST N° 975

- Comienza a focalizarse el subsidio a la demanda. Establece que las personas comprendidas en los grupos de afinidad³⁸ gozan de un descuento del 40% en las tarifas de los servicios de autotransporte urbano y ferroviario de pasajeros que se abonan mediante el uso de la Tarjeta SUBE.
- Esta proporción de descuentos del 40% se incrementó al 55% mediante las resoluciones MT N° 46, 47 y 48 del año 2016.

2013 Resolución ST N° 37

- Amplía la cantidad de Grupos Tarifarios reconociendo las diferencias de prestación de servicios en la RMBA aplicando metodología de costos de la Resolución ST N° 270 del año 2009: líneas del Distrito Federal, líneas del grupo Suburbanas Grupo I, líneas del grupo Suburbanas Grupo II, líneas de jurisdicción provincial y líneas de jurisdicción municipal.
- En 2015, por la Resolución N° 1904, del Ministerio del Interior y Transporte, se dividen las líneas municipales en dos grupos (Muni 1 y Muni 2) reconociendo especificidades propias de las vialidades y densidades por las que circulan. Y se estiman los costos para estos 6 grupos.
- Por la Resolución MT N° 1144, del 27 de diciembre de 2018, la cantidad de grupos tarifarios (clústers) de cada grupo tarifario se amplía a 20: 4 del DF; 6 de SGI, 1 SGII, 5 de líneas provinciales y 4 de líneas municipales.

2013 Resolución MlyT N° 843

- Establece que todas las unidades 0 kilómetro que se habiliten a partir del 1° de octubre de 2013 en el Servicio Público Urbano por Automotor de Jurisdicción Nacional, deberán estar equipadas con Aire Acondicionado.
- Este es un salto muy importante en los niveles de confort de los servicios pero también encarece la adquisición de las unidades, lo que unido a otras modificaciones (piso bajo, caja automática de cambios, equipo validador de SUBE, etc.) influyeron en la economía de algunas empresas que ya se encontraban en situaciones críticas.

2017 Resolución SGT N° 129

- Dada la existencia de permisos precarios de operación sustentados en las facultades implícitas del Estado pero sin una norma que los contemplara específicamente, se dicta esta resolución estableciendo los requisitos que deben cumplir los operadores que soliciten una autorización precaria.
- Los permisos otorgados hasta esta fecha se basaban en lo siguiente:
 - La experiencia colectada ha demostrado que existen circunstancias que imposibilitan el normal desarrollo del servicio público, que requieren que el Estado Nacional ponga en marcha mecanismos excepcionales, de modo tal de asegurar la continuidad del servicio afectado y en especial, proteger la fuente laboral de los trabajadores que pudiere estar en riesgo.
 - Que le corresponde al Estado Nacional garantizar la continuidad de los servicios públicos en aquellos recorridos comprometidos en el menor tiempo posible, de

³⁸ En un principio son: Jubilados y/o Pensionados; Veteranos de la Guerra de Malvinas; Personal del Trabajo Doméstico; Beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo; Beneficiarios de la Asignación por Embarazo y Beneficiarios del Programa Progresar.

modo provisorio mientras se realizan los procedimientos de selección previstos por la normativa vigente.

- Que en estos supuestos, la adopción de las medidas definitivas para regularizar la situación fáctica generada por la falta de atención de los servicios públicos producidos por la caducidad, suspensión o abandono del permiso, insume un lapso temporal considerable, comprometiendo la conexión entre los usuarios de distintas ciudades, por lo que resulta menester articular medidas que garanticen la continuidad del servicio, mientras se sustancian los procedimientos necesarios para su cobertura definitiva.

2018 Resolución SGT N° 180

- Le dio un marco legal específico al otorgamiento de permisos precarios ante determinadas causales concretas, dejando claro que (i) estos permisos pueden ser revocados en cualquier momento, (ii) no generan derecho ni precedente invocable, (iii) la duración está supeditada a la finalización del concurso o licitación.

2018 Resolución MT N° 1144

- Amplía de 6 a 20 la cantidad de grupos de costeo/tarifación de líneas (con base en 6 variables trabajadas econométricamente: IPK, velocidad comercial, parque habilitado, usos de SUBE y recaudación).
- Establece que la totalidad de los subsidios deben distribuirse por atributos asociados a la demanda:
 - Complemento tarifario por atributo social
 - Compensación por boletos escolares y estudiantiles
 - Compensación por boleto integrado
 - Compensación por tarifa técnica: diferencia entre la tarifa comercial y la tarifa técnica por sección calculada para cada clúster

2018 Decreto N° 1200

- Establece que los permisos de explotación de las líneas del APP tendrán una vigencia de hasta DIEZ (10) años, en lugar de los 10 años renovables por 10 más que establecía el Decreto N° 656/1994.

4.2. LAS COMPENSACIONES

En el año 2002 se implementa un sistema de compensaciones tarifarias y un régimen de cupo de gasoil a precio diferencial para, entre otros actores, los operadores de servicios urbanos de autotransporte público de pasajeros de la RMBA.

A partir de ese momento los ingresos de los operadores poseen una fuente adicional a la recaudación por venta de boletos (además de poder adquirir uno de los principales insumos de la producción a un valor inferior al de mercado).

En síntesis, el esquema que rige desde el inicio para la RMBA es el siguiente:

1. Se calculan los costos de operación del sistema (a precios de mercado).
2. Se resta el monto equivalente al cupo de gasoil otorgado a precio diferencial (el cual

- depende de los km y unidades de cada línea).
3. Se resta el monto de recaudación por venta de boletos.
 4. El remanente es el monto a distribuir entre las líneas, que se realiza aplicando distintas metodologías según el período.

Si bien dicho esquema se mantiene constante a lo largo de todo el período, se fueron introduciendo variaciones en cada uno de los puntos. Resulta menester mencionar algunas.

En primer lugar, se destacan las que están vinculadas a la estimación de costos y que fueron someramente reseñadas en la subsección anterior: determinación y publicación de estructuras de costos para cada conjunto de líneas homogéneas (“grupos tarifarios” o “clúster”), extensión del análisis a todas las líneas del AMBA, adopción de datos del sistema SUBE que permite un mayor nivel de confianza sobre los principales parámetros operativos, entre otros.

En segundo lugar, cabe resaltar aquellas modificaciones asociadas al proceso de distribución entre líneas de los montos a compensar:

- Desde la implementación del esquema de compensaciones, y hasta el año 2012, el mecanismo de distribución consistió en determinar un coeficiente de participación de cada línea de acuerdo determinados parámetros (pasajeros, ingresos, km). Dicho coeficiente luego se aplicaba al monto a distribuir.
- A partir de 2012 se inicia un proceso de modificaciones periódicas en donde los criterios de distribución van alternando entre los asociados a parámetros de oferta (unidades, consumo de gasoil, agentes, km) y de demanda (usos e ingresos).
- Es decir, una parte del monto total se distribuía según los coeficientes de participación de las líneas (con base en los parámetros de oferta, en distintas proporciones) y otra parte se correspondía directamente con la demanda específica de cada línea (por ejemplo, la compensación del descuento por atributo social).
- Finalmente, desde mayo de 2019 se utilizan exclusivamente criterios asociados a la demanda.

A continuación, se presenta el detalle de la evolución de los criterios utilizados para realizar la distribución de las compensaciones en la RMBA, y la norma que corresponde en cada caso.

Tabla 4 Evolución de los criterios de distribución de las compensaciones tarifarias

Resolución	Desde	Oferta						Demanda	
		Unidades Computables	Consumo de Gasoil	Antigüedad de Parque	Agentes Computables	Agentes Excedentes	Km de referencia		
MP 18/02 y ME 42/02	jun-02							100%	1
ST 111/2002	sep-02						25%	75%	2
ST 422/2012	jul-12	14%	21%	1,5%	63,5%				
ST 962/2012	oct-12	14%	21%	1,5%	60,8%	0,7%		2%	3
ST 962/2012	nov-12	16%	10%	1,7%	69,5%	0,8%		2%	3
ST 37/2013	ene-13	18%	13%	2,0%	48,0%	1,0%		18%	3
ST 843/2013	abr-13	15%	11%	2,0%	36,0%	1,0%		35%	3
ST 367/2014	ene-14	20%	15%		47,0%	1,0%		17%	4
ST 1482/2014	may-14	18%	13%		35,0%	1,0%		33%	5
ST 225/2015	ene-15	18%			36,0%		13%	33%	5
ST 396/2016	jul-16	8%			34,0%		8%	50%	6
ST 505/2017	jun-17	7%			24,0%		14%	55%	7
ST 1144/2018	dic-18 ⁹							100%	8

Notas:

1. *Corresponde a Pasajeros*
2. *Ingresos 50%; Pasajeros 25%*
3. *Redefinición de tarifas aplicables*
4. *Pasajes con Atributo Social y Viajes de más de 12 km*
5. *Pasajes con Atributo Social, Viajes de más de 12 km y Compensación Global de Tarifas por Usos*
6. *Pasajes con Atributo Social, Viajes de más de 3 km y Complemento de Distribución Global*
7. *Pasajes por Grupo de Afinidad o con Atributo Social; Boletos Escolar y Estudiantil; Compensación Individual por km; Complemento de distribución global; y Compensación por Ingreso Medio por km.*
8. *Pasajes por Grupo de Afinidad o con Atributo Social; Boletos Escolar y Estudiantil; Compensación por Boleto Integrado; Compensación Tarifaria Técnica; y Redistribución por Ingresos*
9. *Hay un periodo de transición entre diciembre 2018 y abril 2019 en donde se aplican en conjunto las metodologías de la Res ST 505/2017 y de la Res ST 1144/2018, según el siguiente esquema:*

Metodología	Dic-18	Ene-19	Feb-19	Mar-19	Abr-19	May-19
<i>Oferta y Demanda (Res ST 505/17)</i>	80%	60%	45%	30%	15%	0%
<i>Demanda (Res ST 1144/18)</i>	20%	40%	55%	70%	85%	100%

Fuente: elaboración propia con base en las normas mencionadas

Excede al alcance del presente informe determinar la pertinencia de una u otra metodología, por lo que no se analizan sus características e implicancias en detalle. Simplemente se busca ilustrar el hecho de que los cambios adoptados generaron impactos concretos en términos de los ingresos relativos percibidos por las distintas líneas.

Para ello, y a modo de ejemplo, se tomó el período enero 2018 - diciembre 2019, y se analizó la evolución de la participación de los fondos asignados a cada línea en términos relativos.

Como se desprende del cuadro anterior, en el transcurso de esos dos años se aplicaron tres esquemas:

- A. De enero a noviembre 2018: criterios de oferta y demanda.
- B. De diciembre 2018 a abril 2019: en forma conjunta la metodología anterior y la nueva.
- C. De mayo a diciembre 2019: únicamente criterios de demanda.

En el Anexo 1 se incluye el cuadro que detalla, para todas las líneas de la RMBA, la participación porcentual de las compensaciones asignadas a cada una en relación a sus respectivos clúster, agrupando de acuerdo a las 3 etapas mencionadas (A, B y C).

A continuación se presenta el resumen que contiene la totalidad de líneas de la RMBA agrupadas por rangos según sea la variación en la participación entre los esquemas A y C.

Del total de 383 líneas analizadas, se desprende que cerca de un tercio perdieron participación en un orden superior al 20%. Y ese dato debe apreciarse considerando que en la actualidad³⁹ las compensaciones tarifarias representan, aproximadamente y en promedio, el 65% de los ingresos de los operadores de la RMBA.

Tabla 5 Cantidad de líneas según variación de participación en las compensaciones

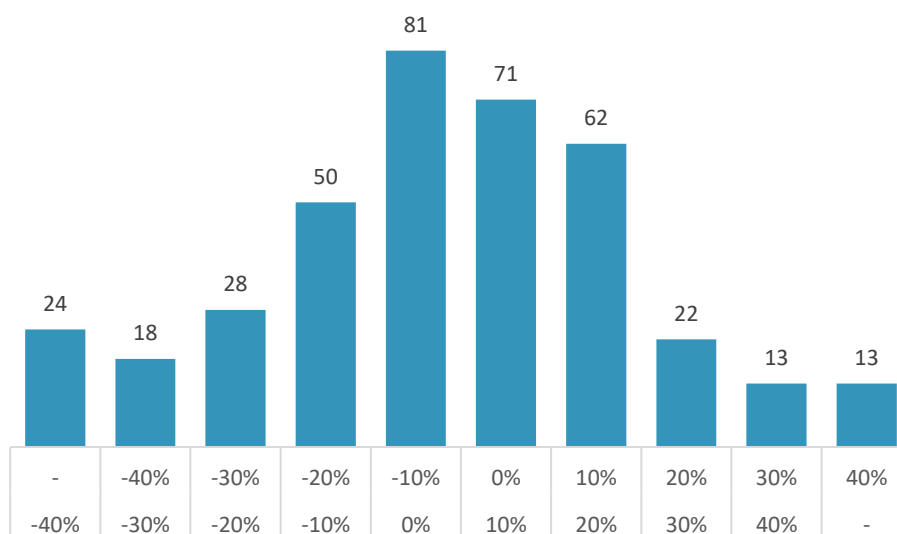
Rango	Entre		Cantidad de líneas	% del total
1	-	-40%	24	6%
2	-40%	-30%	18	5%
3	-30%	-20%	28	7%

³⁹ Se considera el periodo anterior al inicio de la pandemia del COVID-19, según datos de la Resolución MT N°91/2020.

Rango	Entre		Cantidad de líneas	% del total
4	-20%	-10%	50	13%
5	-10%	0%	81	21%
6	0%	10%	71	19%
7	10%	20%	62	16%
8	20%	30%	22	6%
9	30%	40%	13	3%
10	40%	-	13	3%

Fuente: elaboración propia

Gráfico 1 Cantidad de líneas según variación de participación en las compensaciones



Fuente: elaboración propia

En definitiva, se observa que en un corto período de tiempo se generan variaciones con impactos sustanciales en las ecuaciones económico financieras de las empresas, que por otro lado presentan una relativa inflexibilidad a modificaciones de sus estructuras productivas (principalmente porque en el corto plazo no hay posibilidad de modificar en forma considerable la cantidad de parque móvil y la dotación de personal, que son los rubros que explican la mayor parte de los costos operativos).

5. LAS ESTADÍSTICAS

Se estudió el fenómeno de la concentración del transporte urbano de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) considerando la totalidad de las jurisdicciones a partir del año 2000. Para evaluar la evolución se tomaron como referencias los años 2000, 2005, 2009, 2012, 2015, 2018 y 2019.

Para construir la base de información, fue necesario ampliar el conocimiento que el equipo de trabajo tenía del fenómeno, por ese motivo se realizaron entrevistas a otros especialistas (consultores, empresarios e investigadores) y se consultaron diversos sitios de internet. En especial fue de mucha utilidad el sitio <http://www.busarg.com.ar>, desarrollado por un grupo de entusiastas que merecen el mayor reconocimiento por su extraordinaria tarea.

La sistematización de la información, desarrollada a partir de la implementación de los subsidios al transporte automotor facilitó la tarea de los años posteriores al año 2000. Para el año 2000 y para años anteriores se disponía de mucha información de las líneas de jurisdicción nacional pero la información de las líneas de jurisdicción provincial y municipal era escasa, dispersa y poco documentada, por lo que se optó por no avanzar sobre esa etapa.

La información referida a las líneas que operaban en las diferentes jurisdicciones, la Razón Social de las empresas y el parque habilitado para el año 2005 y posteriores, se obtuvo de los documentos publicados por el Ministerio de Transporte de la Nación en el sitio (<https://servicios.transporte.gob.ar/compensaciones/>), en el apartado donde se verifican los requisitos que deben cumplir las empresas para obtener el subsidio otorgado por el Estado Nacional. La información del parque móvil fue mejorada a partir de consultas realizadas a la base de parque móvil de la CNRT.

Para el año 2000 la información de las líneas de jurisdicción nacional se encontraba disponible, no así las de las restantes jurisdicciones, por lo que se recurrió a las fuentes no oficiales mencionadas anteriormente. Con respecto al parque móvil de las líneas provinciales y municipales se adoptó el mismo valor que el relevado para el año 2005, eliminando las líneas que no circulaban en esa época y estimando el parque de las empresas que circulaban en el año 2000 y que luego desaparecieron.

La información de las compensaciones tarifarias (SISTAU y RCC) se obtuvieron del sitio del Ministerio de Transporte mencionado anteriormente para todos los años que el mismo estuvo vigente, con excepción del año 2000 ya que en el mismo no se realizaban estas compensaciones.

La información de pasajeros transportados (transacciones), kilómetros recorridos y recaudación fueron obtenidas de las bases de datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) para los años 2015, 2018 y 2019. Para los años anteriores sólo se disponía de esta información para las líneas de jurisdicción nacional. Para el resto de las líneas se estimó la cantidad de pasajeros transportados a partir de la evolución de la cantidad de pasajeros transportados por las líneas de jurisdicción nacional y del parque de cada línea, en el anexo metodológico se explica el procedimiento seguido.

Para determinar la empresa a la cual pertenecía la línea a lo largo del tiempo se utilizó información oficial e información de fuentes secundarias. Para ello se recurrió al conocimiento del sector de los integrantes del equipo, a consultas a personas conocedoras del sector y a

información disponible en internet (medios periodísticos y sitios especializados). Esto sucede porque en algunos casos todas las líneas operadas por una empresa llevan la misma razón social, pero en otros casos la misma empresa puede operar con diferentes nombres de Razones Sociales y en otros las líneas son operadas por un conjunto de empresas.

Para esto se siguió el siguiente criterio:

- Si la línea es operada por una empresa que utiliza una única razón social, se adopta como nombre de la empresa operadora la razón social de la misma. Si la empresa opera una sola línea se la clasifica como “Monolínea”, pero si opera más de una línea se la clasifica como “Multilínea”.
- Si la línea es operada por una empresa que a su vez opera otras líneas con otra razón social, se adopta como nombre de la empresa operadora la razón social o nombre de fantasía de la empresa controlante de todas las líneas. Estas líneas se clasifican como pertenecientes a un “Grupo Empresario”.
- Si la línea es operada por un conjunto de empresas, se adopta como nombre de la empresa operadora la razón social o nombre de fantasía de la empresa que posee la mayoría accionaria o que ejerza la administración de la misma. Estas líneas se clasifican como pertenecientes a un “Grupo Empresario”.

Por último y como apéndice histórico se analizaron las líneas de jurisdicción nacional en los años 1970, 1983 y 1993. En ese sentido, a la información propia se consultaron los trabajos “Perdiendo el color” de Alejandro Scartaccini y “El fin de TBA” de Aníbal Trasmonte que fueron de una ayuda muy valiosa. No se puede dejar de mencionar el notable aporte que brindan los archivos fotográficos realizados por historiadores, seguidores y nostálgicos del transporte automotor por colectivo, a los cuales se los puede considerar verdaderos “arqueólogos del colectivo de Buenos Aires”.

En el Anexo Metodológico se explica cómo se construyeron las tablas que se utilizaron como base para este trabajo, a partir de ellas se elaboraron los resultados que se muestran a continuación.

En la primera parte se mostrará la evolución de la cantidad de líneas, parque móvil y pasajeros transportados para los años 2000, 2005, 2009, 2012, 2015, 2018 y 2019, de acuerdo con diferentes criterios de clasificación (Jurisdicción, Tipo de empresa y Cuenca).

En la segunda parte se mostrarán indicadores referidos a las principales empresas⁴⁰.

En la tercera parte se calcula el índice de Hirschman-Herfindahl, como medida estandarizada que permite determinar el grado de concentración económica del mercado.

5.1. LÍNEAS, PARQUE Y PASAJEROS

Los años analizados son: 2000, 2009, 2012, 2015, 2018 y 2019.

⁴⁰ En el Anexo Metodológico se detalla el criterio de conformación de las diversas empresas o grupos empresarios

Clasificación por jurisdicción

En la tabla que sigue se muestra la evolución de la cantidad de empresas por jurisdicción⁴¹. La suma del total RMBA es menor a la suma simple, porque una misma empresa, multilínea o grupo empresario, puede operar en más de una jurisdicción. Por ejemplo, la empresa General Tomás Guido opera líneas en las 3 jurisdicciones o el grupo empresario La Nueva Metrópol que opera en la jurisdicción Nacional, en la Provincial y en varios municipios.

Tabla 6 Evolución de la cantidad de empresas por jurisdicción

Año	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Total RMBA ⁴²	158	142	126	114	97	87	88
Nacional	80	69	62	56	50	48	49
Provincial	62	55	53	49	41	38	37
Municipal	66	68	63	57	50	44	45

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Se puede observar una constante caída en la cantidad de empresas operadoras en todas las jurisdicciones, esto es un primer indicador del fenómeno de la concentración. Sin embargo, durante el período analizado el comportamiento en la cantidad de líneas fue diferente en función de la jurisdicción considerada. En la tabla 7 se muestra la evolución de la cantidad de líneas por jurisdicción.

Tabla 7 Evolución de la cantidad de líneas por jurisdicción

Año	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Total RMBA	360	357	371	384	387	385	383
Nacional	143	136	137	138	138	137	137
Provincial	123	123	127	131	131	130	128
Municipal	94	98	107	115	118	118	118

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Se puede observar una leve pero constante disminución de la cantidad de líneas en la jurisdicción nacional y un crecimiento en el resto de las jurisdicciones, en especial en las jurisdicciones municipales lo que muestra la respuesta de autoridades y transportistas a las nuevas urbanizaciones, emprendimientos atractores de viajes como centros de compra, hospitales, etc.

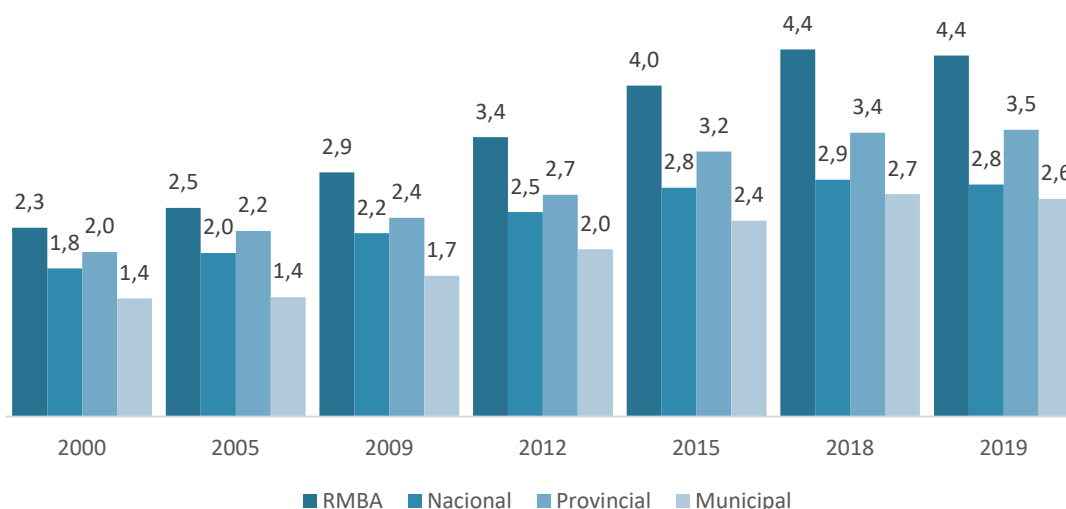
Al relacionar la cantidad de líneas con la cantidad de empresas se obtiene un primer indicador del fenómeno de la concentración.

En el gráfico 2 se muestra la evolución de la cantidad de líneas por empresas por jurisdicción.

⁴¹ La Jurisdicción Provincial se refiere a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires y la Jurisdicción Municipal corresponde a la de todos los partidos de la Provincia de Buenos Aires que conforman la RMBA

⁴² El total de la RMBA no coincide con la suma de las 3 jurisdicciones, dado que una misma empresa puede tener participación en distintas jurisdicciones.

Gráfico 2 Evolución de la cantidad de líneas por empresa



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Se puede observar que la cantidad de líneas por empresas ha crecido en el período analizado en todas las jurisdicciones. La jurisdicción provincial posee la mayor cantidad de líneas por empresa, pero la suma de todas las jurisdicciones posee un valor superior, esto indica la participación de muchas empresas en varias jurisdicciones.

Con respecto al parque móvil se puede observar que el parque total de la RMBA alcanzó su mayor tamaño en el año 2012 a partir del cual comienza a disminuir levemente.

En la tabla 8 se muestra la evolución del parque móvil por jurisdicción.

Tabla 8 Evolución del parque móvil por jurisdicción

Año	2000	2005 (*)	2009	2012	2015	2018	2019
Total RMBA	16.774	15.864	17.783	18.623	18.592	18.394	18.370
Nacional	9.915	9.028	9.654	9.878	9.884	9.726	9.698
Provincial	4.284	4.212	5.001	5.232	5.218	5.166	5.168
Municipal	2.575	2.624	3.128	3.513	3.490	3.502	3.504

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

(*) La reducción de la flota de JN entre el año 2000 y el 2005, de casi un 9%, es resultado de un proceso que comenzó en el año 2001 y se explica por varias razones: desaparición de los servicios diferenciales, la crisis de los años 2001 y 2002 con su fuerte caída en la demanda y, si bien en 2002 se implementó un subsidio al sector, los fondos estaban relativamente fijos frente a un fuerte incremento de costos.

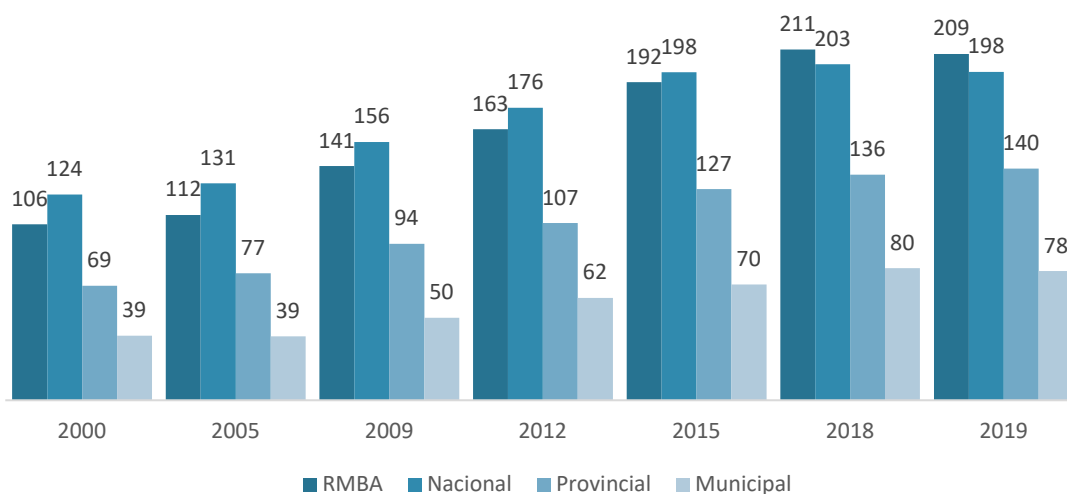
En la tabla anterior se puede observar lo mencionado anteriormente pero con un comportamiento diferente de acuerdo con la jurisdicción analizada, mientras que se ve una leve caída en el parque móvil de la jurisdicción nacional se observa un crecimiento en el resto de las jurisdicciones hasta el mencionado año 2012 en el que la Secretaría de Transporte dictó la resolución N° 422 que congeló el parque a los fines de la distribución de los subsidios⁴³

En cuanto a la relación de la cantidad de vehículos por empresa, en el gráfico 3 se muestra la evolución del tamaño medio de las empresas, medido en cantidad de vehículos, por

⁴³ El mismo efecto sobre el parque se verificó en las jurisdicciones diferentes a la RMBA

jurisdicción.

Gráfico 3 Evolución del tamaño medio de las empresas medido en cantidad de vehículos



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En el gráfico anterior se puede observar un crecimiento constante del tamaño medio de las empresas en todas las jurisdicciones, esto va dando otro indicio de la concentración en un indicador mucho más representativo del fenómeno. Por otra parte, el tamaño medio de las empresas de jurisdicción nacional es el mayor de las 3 jurisdicciones. En parte esto podría ser explicado por el aumento en la cantidad de líneas. En varios municipios se crearon nuevas líneas; en general, con parque bastante reducido.

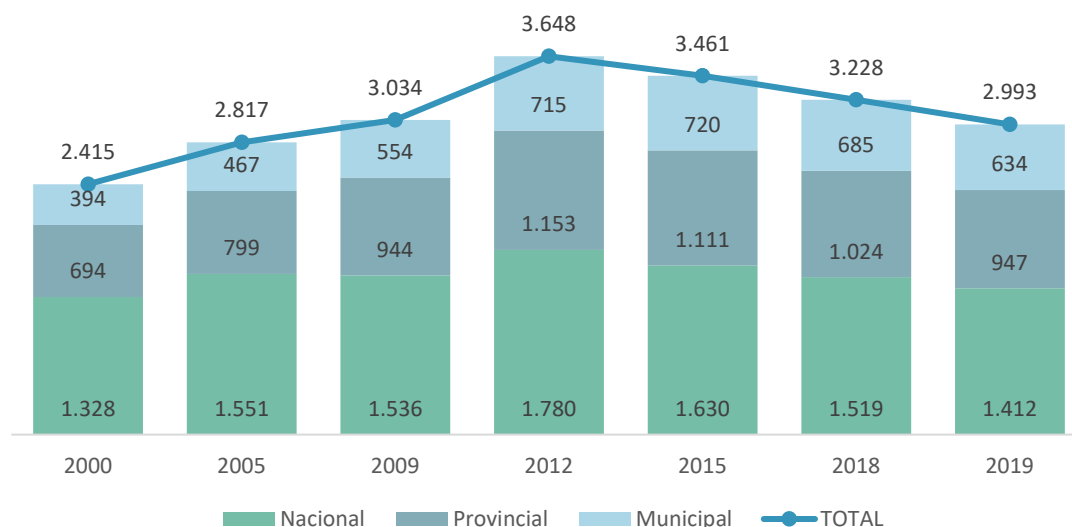
En la tabla 9 y en el gráfico 4 se muestra la evolución de los pasajeros transportados por jurisdicción. El indicador se refiere a la cantidad de boletos vendidos o transacciones SUBE. Los valores se encuentran expresados en millones.

Tabla 9 Evolución de los pasajeros transportados (millones)

Año	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Total RMBA	2.415,05	2.817,44	3.034,23	3.648,45	3.460,57	3.227,83	2.992,92
Nacional	1.327,93	1.551,06	1.535,9	1.780,19	1.630,09	1.519,16	1.411,70
Provincial	693,50	799,36	944,34	1.153,22	1.110,55	1.024,07	947,05
Municipal	393,61	467,02	554,30	715,04	719,93	684,60	634,18

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Gráfico 4 Evolución de la cantidad de pasajeros transportados (millones)



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Se puede observar un crecimiento de los pasajeros transportados hasta el año 2012 y luego una constante caída. Lo mismo sucedió con los kilómetros recorridos explicado en parte por una menor utilización del parque, el aumento en la congestión y porque la oferta es más rígida que la demanda y, dentro de la oferta, es más rígido el recurso que su utilización.

El incremento en la cantidad de pasajeros transportados entre los años 2000 y 2012⁴⁴ se explica por el crecimiento económico y la caída del desempleo, y el atraso relativo de las tarifas respecto al resto de las variables económicas⁴⁵. Este crecimiento también puede verse como una recuperación parcial de la fuerte caída experimentada durante la década del noventa.

A partir del año 2012 se detiene la recuperación de los pasajeros transportados y los mismos empiezan a disminuir. Las principales causas serían el aumento tarifario relativo (el boleto mínimo paso de \$ 1,10 en 2012 a \$ 18 en 2019), el estancamiento económico y el aumento del desempleo.

Esta caída también sería potenciada por causas estructurales, común a muchas ciudades con sus transportes públicos, como los cambios en los patrones de movilidad por cambios en la estructura urbana y el surgimiento de nuevas centralidades, el aumento de la tasa de motorización y el crecimiento de modos alternativos (desarrollo de ciclovías, extensión del subte, mejoras de los ferrocarriles y el surgimiento de la micromovilidad).

⁴⁴ Estrictamente, en los años 2001 y 2002 el tráfico siguió disminuyendo, alcanzando en este último el nivel más bajo en la historia de la "era del colectivo" que se inició hace 5 décadas.

⁴⁵ Las tarifas estuvieron congeladas hasta el año 2007. Los aumentos de los años 2008 y 2009 resultaron inferiores a la inflación y al aumento de los salarios. Las tarifas no volvieron a aumentar hasta el año 2013. El gasto mensual en transporte (40 viajes al boleto mínimo) paso del 16 % a menos del 2% del salario mínimo.

Al relacionar los pasajeros transportados con la cantidad de empresas⁴⁶, ver tabla 10, se observa que los mismos crecen a lo largo de los años con la excepción del año 2019. Este es otro indicador que muestra el proceso de concentración.

Tabla 10 Cantidad de pasajeros por empresa

	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Total RMBA	15.285.127	19.841.127	24.081.190	32.003.947	35.675.979	37.101.494	34.010.455

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Clasificación por tipo de empresa

A los fines del análisis las empresas fueron clasificadas en monolíneas, multilíneas y grupos, en la introducción a este capítulo se definen cada una de estas clases. En esta sección se mostrarán los resultados de los diferentes indicadores de acuerdo con esta clasificación.

Con este fin se elaboró la tabla 11, donde se muestra la evolución de la cantidad de empresas por tipo de empresa para cada jurisdicción.

Tabla 11 Evolución de la cantidad de empresas por tipo de empresa

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
NACIONAL	Monolínea	44	40	34	32	27	25	25
	Multilínea	18	13	11	8	6	6	8
	Grupo	18	16	17	16	17	17	16
	Subtotal	80	69	62	56	50	48	49
PROVINCIAL	Monolínea	17	11	11	11	7	5	5
	Multilínea	35	32	27	24	19	16	16
	Grupo	10	12	15	14	15	17	16
	Subtotal	62	55	53	49	41	38	37
MUNICIPAL	Monolínea	30	28	22	17	13	9	10
	Multilínea	28	31	29	26	22	20	20
	Grupo	8	9	12	14	15	15	15
	Subtotal	66	68	63	57	50	44	45
Total RMBA	Monolínea	91	79	67	60	47	39	40
	Multilínea	47	45	38	34	28	25	26
	Grupo	20	18	21	20	22	23	22
	TOTAL	158	142	126	114	97	87	88

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla anterior puede verse con claridad la constante disminución de la cantidad de empresas operadoras en todas las jurisdicciones. Pero dentro de las diferentes clases es evidente que la reducción se da en las monolíneas y multilíneas, mientras que la cantidad de grupos permanece relativamente constante.

Con respecto al total de la RMBA, es evidente que la cantidad de monolíneas es una suma

⁴⁶ Es decir, realizando el cociente entre la cantidad de pasajeros de la tabla 9 y la cantidad de empresas de la tabla 6.

simple, pero en el caso de las multilíneas y los grupos no es así ya que la misma empresa puede operar en varias jurisdicciones simultáneamente.

En cuanto a la cantidad de líneas, en la tabla 12 se muestra la evolución de la cantidad de líneas por tipo de empresa para cada jurisdicción.

Tabla 12 Evolución de la cantidad de líneas por tipo de empresa

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
NACIONAL	Monolínea	44	40	34	32	27	25	25
	Multilínea	43	31	25	19	10	12	17
	Grupo	56	65	78	87	101	100	95
	Subtotal	143	136	137	138	138	137	137
PROVINCIAL	Monolínea	17	11	11	11	7	5	5
	Multilínea	90	88	73	68	58	52	52
	Grupo	16	24	43	52	66	73	71
	Subtotal	123	123	127	131	131	130	128
MUNICIPAL	Monolínea	30	28	22	17	13	9	10
	Multilínea	50	56	58	57	45	41	41
	Grupo	14	14	27	41	60	68	67
	Subtotal	94	98	107	115	118	118	118
Total RMBA	Monolínea	91	79	67	60	47	39	40
	Multilínea	183	175	156	144	113	105	110
	Grupo	86	103	148	180	227	241	233
	TOTAL	360	357	371	384	387	385	383

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Aquí también se puede observar un fuerte crecimiento de los grupos empresarios en desmedro fundamentalmente de las monolíneas (también conocidas como líneas independientes) y de las multilíneas.

La relación de la cantidad de líneas por empresa, creció de 3,9 a 4,2 líneas/empresa en el caso de las multilíneas, mientras que los grupos pasaron de 4,3 líneas/empresa a 10,6 líneas por empresa.

En la tabla 13 se muestra la evolución del parque móvil por tipo de empresa para cada jurisdicción.

Tabla 13 Evolución del parque móvil por tipo de empresa

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
NACIONAL	Monolínea	3.072	2.768	2.489	2.406	1.911	1.826	1.835
	Multilínea	2.658	1.943	1.546	1.127	757	890	1.053
	Grupo	4.185	4.317	5.619	6.345	7.216	7.010	6.810
	Subtotal	9.915	9.028	9.654	9.878	9.884	9.726	9.698
PROVINCIAL	Monolínea	829	646	716	725	457	355	355
	Multilínea	2.730	2.671	2.772	2.297	2.160	1.997	2.016
	Grupo	726	895	1.513	2.209	2.601	2.814	2.797
	Subtotal	4.284	4.212	5.001	5.232	5.218	5.166	5.168

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
MUNICIPAL	Monolínea	844	662	491	381	295	279	278
	Multilínea	1.392	1.560	1.740	1.902	1.665	1.473	1.489
	Grupo	339	402	897	1.230	1.530	1.750	1.737
	Subtotal	2.575	2.624	3.128	3.513	3.490	3.502	3.504
Total RMBA	Monolínea	4.745	4.076	3.696	3.512	2.663	2.460	2.468
	Multilínea	6.780	6.174	6.058	5.326	4.582	4.360	4.558
	Grupo	5.250	5.614	8.029	9.784	11.347	11.574	11.344
	TOTAL	16.774	15.864	17.783	18.623	18.592	18.394	18.370

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Al obtener la relación de la cantidad de vehículos para cada tipo de empresa sobre el parque total de cada jurisdicción (tabla 14) se puede ver que la participación de los grupos empresarios crece en todas las jurisdicciones.

Tabla 14 Participación en el parque móvil de cada jurisdicción por tipo de empresa

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
NACIONAL	Monolínea	31,0%	30,7%	25,8%	24,4%	19,3%	18,8%	18,9%
	Multilínea	26,8%	21,5%	16,0%	11,4%	7,7%	9,2%	10,9%
	Grupo	42,2%	47,8%	58,2%	64,2%	73,0%	72,1%	70,2%
	Subtotal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
PROVINCIAL	Monolínea	19,4%	15,3%	14,3%	13,9%	8,8%	6,9%	6,9%
	Multilínea	63,7%	63,4%	55,4%	43,9%	41,4%	38,7%	39,0%
	Grupo	16,9%	21,2%	30,3%	42,2%	49,8%	54,5%	54,1%
	Subtotal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
MUNICIPAL	Monolínea	32,8%	25,2%	15,7%	10,8%	8,5%	8,0%	7,9%
	Multilínea	54,1%	59,5%	55,6%	54,1%	47,7%	42,1%	42,5%
	Grupo	13,2%	15,3%	28,7%	35,0%	43,8%	50,0%	49,6%
	Subtotal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total RMBA	Monolínea	28,3%	25,7%	20,8%	18,9%	14,3%	13,4%	13,4%
	Multilínea	40,4%	38,9%	34,1%	28,6%	24,6%	23,7%	24,8%
	Grupo	31,3%	35,4%	45,1%	52,5%	61,0%	62,9%	61,8%
	TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En las 3 jurisdicciones se observa un fuerte crecimiento de la cantidad de vehículos de los grupos con respecto al parque móvil total.

En la tabla 15 se muestra la evolución del tamaño medio del parque móvil de las empresas según esta clasificación para toda la RMBA

Tabla 15 Evolución del tamaño medio del parque móvil de las empresas por tipo de empresa

Tipo de Empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
Monolínea	52,1	51,6	55,2	58,5	56,7	63,1	61,7
Multilínea	144,2	137,2	159,4	156,7	163,6	174,4	175,3
Grupo	262,5	311,9	382,3	489,2	515,8	503,2	515,6

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Como puede observarse en la tabla anterior, todas las empresas independientemente de su tipo, incrementaron el tamaño promedio de su parque móvil, pero el mayor crecimiento se ha dado en los grupos.

En la tabla 16 se muestra la evolución de los pasajeros transportados por tipo de empresa para cada jurisdicción.

Tabla 16 Evolución de los pasajeros transportados por tipo de empresa (millones)

Jurisdicción	Tipo de empresa	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
NACIONAL	Monolínea	459,5	510,8	425,4	488,3	379,9	343,2	321,5
	Multilínea	327,4	320,9	241,1	220,5	144,0	139,8	154,8
	Grupo	541,1	719,4	869,1	1.071,4	1.106,2	1.036,1	935,4
	Subtotal	1.327,9	1.551,1	1.535,6	1.780,2	1.630,1	1.519,2	1.411,7
PROVINCIAL	Monolínea	129,6	118,4	129,4	151,9	96,0	73,5	68,5
	Multilínea	453,8	523,4	536,2	529,3	472,4	414,0	390,7
	Grupo	110,1	157,5	278,8	471,9	542,2	536,6	487,8
	Subtotal	693,5	799,4	944,3	1.153,2	1.110,6	1.024,1	947,0
MUNICIPAL	Monolínea	128,6	124,9	89,3	79,6	67,8	64,8	55,8
	Multilínea	213,8	276,2	313,5	397,9	367,5	318,7	297,9
	Grupo	51,2	65,9	151,5	237,5	284,6	301,1	280,4
	Subtotal	393,6	467,0	554,3	715,0	719,9	684,6	634,2
Total RMBA	Monolínea	717,7	754,1	644,0	719,8	543,7	481,5	445,8
	Multilínea	995,0	1.120,5	1.090,9	1.147,8	983,9	872,6	843,5
	Grupo	702,3	942,9	1.299,3	1.780,9	1.933,0	1.873,7	1.703,7
	TOTAL	2.415,0	2.817,4	3.034,2	3.648,4	3.460,6	3.227,8	2.992,9

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Nuevamente se puede observar como las monolíneas y multilíneas fueron perdiendo su participación en el reparto de la demanda. Mientras que en el año 2000 las monolíneas transportaban el 30% de la demanda, en el año 2019 esa participación se redujo al 15%, lo mismo pasó con las multilíneas que pasaron del 41% al 28% del volumen total de pasajeros transportados, los grupos fueron los que incrementaron su participación ya que pasaron de transportar del 29% al 57% de la demanda.

Clasificación por cuenca

En las siguientes tablas se mostrarán los resultados obtenidos para las diferentes cuencas en las que fue dividida la RMBA, definiendo como CUENCA al ámbito geográfico donde se desarrollan los servicios. Se definieron 8 cuencas:

- CENTRO: Corresponde al territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
- NORTE: Corresponde a los partidos cuyo eje estructurante es mayoritariamente el Acceso Norte. Vicente López, San Isidro, San Fernando, Tigre, Escobar, Campana, Zárate.

- NOROESTE: Corresponde a los partidos cuyo eje estructurante es la Ex Ruta 8. San Martín, 3 de Febrero, Hurlingham, San Miguel, Malvinas Argentinas, José C. Paz, Pilar, Exaltación de la Cruz.
- OESTE: Corresponde a los partidos cuyo eje estructurante es el Acceso Oeste. Morón, Ituzaingó, Merlo, Moreno, General Rodríguez, Luján, Mercedes.
- SUDOESTE: Corresponde a los partidos cuyos ejes estructurantes son las rutas nacionales 3 y 205. La Matanza, Esteban Echeverría, Ezeiza, Cañuelas, Lobos.
- SUR: Corresponde a los partidos cuyo eje estructurante es la Ruta 210. Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Presidente Perón, San Vicente, Brandsen.
- SUDESTE: Corresponde a los partidos cuyo eje estructurante es la Ruta 36. Avellaneda, Quilmes, Berazategui, Florencio Varela, La Plata, Berisso, Ensenada.
- TRANSVERSAL: No corresponde a un área geográfica sino que corresponden a líneas que atraviesan más de 2 cuencas.

La tabla 17 muestra la evolución de la cantidad de líneas agrupadas por cuencas.

Tabla 17 Evolución de la cantidad de líneas por cuenca

CUENCA	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
TOTAL	360	357	371	384	387	385	383
CENTRO	35	35	35	35	35	34	34
NOROESTE	41	41	45	48	48	48	48
NORTE	43	42	48	51	52	52	53
OESTE	51	50	50	50	51	51	50
SUDESTE	56	57	58	64	65	64	64
SUDOESTE	49	49	49	49	49	49	49
SUR	79	77	80	81	81	81	79
TRANSVERSAL	6	6	6	6	6	6	6

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Como puede observarse, las cuencas Centro, Oeste, Sudoeste y Sur se han mantenido relativamente estables en el período analizado, mientras que las cuencas Norte, Noroeste y Sudeste tuvieron un leve crecimiento.

En la tabla 18 se puede apreciar la evolución del parque móvil por cuenca.

Tabla 18 Evolución del parque móvil por cuenca

CUENCA	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
TOTAL	16.774	15.864	17.783	18.623	18.592	18.394	18.370
CENTRO	1.864	1.806	1.942	1.970	1.978	1.918	1.915
NOROESTE	1.903	1.853	2.100	2.267	2.251	2.208	2.213
NORTE	2.593	2.428	2.724	2.732	2.752	2.741	2.753
OESTE	1.708	1.481	1.863	1.985	1.992	1.944	1.982
SUDESTE	2.487	2.412	2.713	3.001	2.991	2.963	2.940
SUDOESTE	2.764	2.620	2.831	2.915	2.909	2.878	2.876
SUR	2.725	2.555	2.808	2.871	2.831	2.860	2.803
TRANSVERSAL	730	708	802	882	888	882	888

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla anterior se puede apreciar que todas las cuencas incrementaron su parque. De la misma forma puede observarse que no existieron grandes cambios en la participación de cada cuenca con respecto al total del parque de la RMBA.

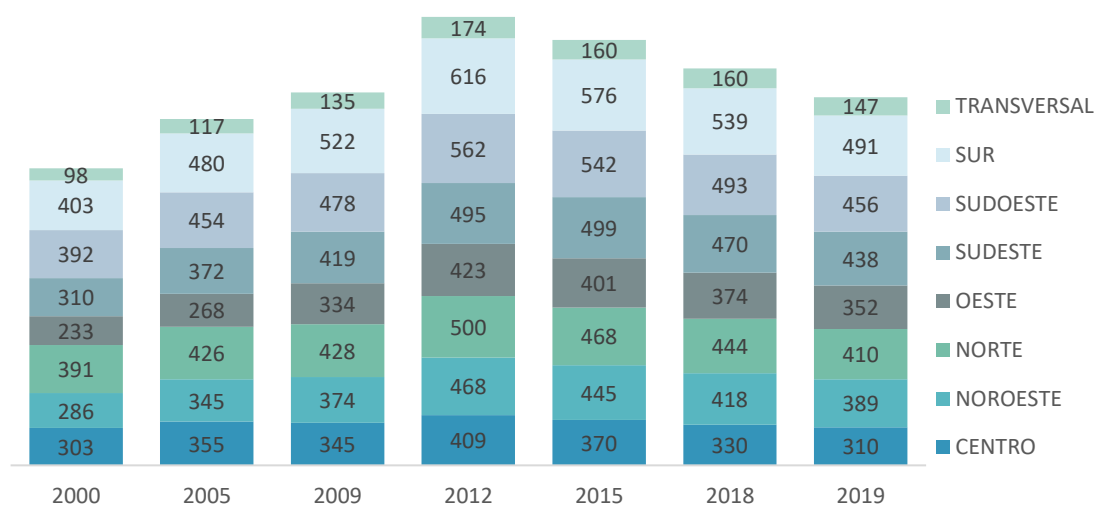
En la tabla 19 y en el gráfico 5 se puede apreciar la evolución de los pasajeros transportados por cada cuenca.

Tabla 19 Evolución de los pasajeros transportados por cuenca

CUENCA	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
TOTAL	2.415,0	2.817,4	3.034,2	3.648,4	3.460,6	3.227,8	2.992,9
CENTRO	303,5	355,3	344,9	409,4	369,8	330,5	310,4
NOROESTE	285,8	344,9	373,5	467,9	445,1	418,2	389,3
NORTE	390,6	426,0	428,4	500,5	468,4	443,7	410,0
OESTE	233,2	268,3	333,9	423,1	400,7	373,7	352,2
SUDESTE	309,8	371,8	418,9	494,9	498,6	470,0	437,5
SUDOESTE	391,6	454,5	477,7	562,3	541,7	492,8	455,8
SUR	403,0	479,8	522,2	616,0	576,1	539,1	491,0
TRANSVERSAL	97,7	116,8	134,8	174,3	160,3	159,8	146,7

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Gráfico 5 Evolución de la cantidad de pasajeros transportados (millones). Por cuenca



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Se puede apreciar que la cuenca Norte tuvo la mayor caída en la participación en el total de la demanda, pasando del 16,2% al 13,7% del total en el período analizado. Por su parte, la cuenca Oeste registró el mayor crecimiento en la participación, pasando del 9,7% al 11,8% entre los años 2000 y 2019. Las cuencas Sur, Sudoeste y Sudeste se transformaron en las 3 principales cuencas en cuanto a la demanda, observándose un retroceso de las cuencas Norte y Centro.

5.2. PRINCIPALES EMPRESAS

Indicadores

Con el fin de establecer la relevancia de las empresas⁴⁷ se utilizaron como indicadores tanto el tamaño del parque móvil y la cantidad de pasajeros transportados. Con esa información se confeccionaron las tablas 20 y 21 en donde se muestra la participación de las 20 principales empresas en cada uno de los años de estudio.

La tabla 20 se refiere al tamaño del parque y la tabla 21 se refiere al volumen de pasajeros transportados.

Tabla 20 Las 20 primeras empresas. Porción del parque respecto al parque total de la RMBA

Posición	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
1	5,99%	7,20%	9,17%	13,45%	16,85%	18,09%	18,39%
2	3,04%	4,95%	5,89%	5,72%	5,36%	7,45%	7,57%
3	2,85%	2,98%	3,54%	3,69%	5,20%	4,21%	4,14%
4	2,81%	2,66%	2,83%	3,52%	4,20%	3,54%	3,54%
5	2,28%	2,45%	2,65%	3,49%	3,50%	3,13%	3,14%
6	1,99%	2,36%	2,61%	3,07%	3,10%	2,90%	2,97%
7	1,96%	2,14%	2,46%	2,76%	2,85%	2,78%	2,87%
8	1,72%	2,03%	2,42%	2,67%	2,67%	2,57%	2,56%
9	1,66%	1,87%	2,35%	2,12%	2,22%	2,43%	2,47%
10	1,54%	1,73%	2,07%	1,96%	2,12%	2,29%	2,30%
Sub Total	25,83%	30,37%	35,98%	42,45%	48,06%	49,41%	49,94%
11	1,51%	1,63%	1,90%	1,93%	2,10%	2,16%	2,16%
12	1,50%	1,59%	1,83%	1,78%	1,97%	2,14%	2,15%
13	1,47%	1,56%	1,76%	1,70%	1,89%	2,13%	2,13%
14	1,45%	1,51%	1,70%	1,62%	1,67%	1,94%	1,94%
15	1,38%	1,46%	1,54%	1,57%	1,57%	1,77%	1,80%
16	1,34%	1,43%	1,51%	1,52%	1,41%	1,44%	1,43%
17	1,30%	1,40%	1,45%	1,48%	1,39%	1,43%	1,39%
18	1,26%	1,37%	1,43%	1,41%	1,38%	1,39%	1,31%
19	1,23%	1,37%	1,43%	1,35%	1,35%	1,30%	1,27%
20	1,19%	1,36%	1,42%	1,24%	1,33%	1,27%	1,09%
Total	39,47%	45,06%	51,96%	58,05%	64,12%	66,37%	66,61%
Parque Total	9.915	9.028	9.654	9.878	9.884	9.726	9.698

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Tabla 21 Las 20 primeras empresas. Porción de la demanda respecto al total de la RMBA

Posición	2000	2005	2009	2012	2015	2018	2019
1	5,6%	6,6%	8,7%	12,1%	14,1%	15,6%	15,8%
2	3,1%	4,3%	5,1%	4,8%	5,0%	7,0%	7,0%
3	2,8%	2,9%	3,9%	3,3%	3,8%	3,5%	3,5%
4	2,8%	2,9%	3,2%	3,3%	3,6%	3,5%	3,5%
5	2,6%	2,2%	2,8%	3,2%	3,4%	3,3%	3,4%
6	2,0%	2,2%	2,6%	3,2%	3,4%	3,2%	3,2%
7	1,8%	2,2%	2,4%	3,0%	3,2%	3,2%	3,2%
8	1,8%	2,0%	2,4%	3,0%	3,1%	2,7%	2,7%
9	1,6%	2,0%	2,2%	2,3%	2,4%	2,4%	2,3%
10	1,6%	1,9%	2,1%	2,2%	2,3%	2,2%	2,2%
Sub Total	25,66%	29,20%	35,46%	40,40%	44,31%	46,60%	46,71%
11	1,6%	1,8%	2,0%	2,2%	2,1%	2,1%	2,1%
12	1,5%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%	2,1%

⁴⁷ El concepto empresa engloba tanto a las empresas que poseen una sola Razón Social como a los denominados grupos que pueden representar un conglomerado de varias razones sociales.

13	1,5%	1,6%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%
14	1,5%	1,6%	1,7%	1,6%	1,6%	2,0%	2,0%
15	1,4%	1,5%	1,6%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
16	1,3%	1,5%	1,6%	1,4%	1,5%	1,5%	1,5%
17	1,3%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%
18	1,3%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%
19	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%
20	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%	1,2%
Total	39,58%	44,40%	51,93%	56,41%	60,52%	62,98%	63,14%
Pasajeros (M)	2.415	2.817	3.034	3.648	3.461	3.228	2.993

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

De las tablas anteriores pueden realizarse las siguientes observaciones:

- La empresa más importante pasó de tener el 6% del parque total en el año 2000 a tener casi el 19% en el año 2019. Con respecto a la demanda pasó de casi el 6% en 2000 a casi el 16% en 2019.
- Las 10 primeras empresas pasaron de tener una participación cercana al 26% del parque en el año 2000 a casi el 50% en el año 2019. Con respecto a la demanda, pasaron de tener cerca del 26% de la demanda en el año 2000 a casi el 47% en el año 2019.
- Las 20 primeras empresas pasaron de tener una participación cercana al 40% del parque en el año 2000 a casi el 67% en el año 2019. Con respecto a la demanda, pasaron de tener cerca del 40% de la demanda en el año 2000 a un poco más del 63% en el año 2019.

En las siguientes 3 tablas se muestra la situación relevada a finales del año 2019. En estas tablas se identifican las empresas por el nombre que frecuentemente se las conoce coloquialmente (D.O.T.A., Ideal San Justo, La Perlita, etc.), en otros se utilizaron las siglas (M.O.Q.S.A., M.O.T.S.A., S.A.E.S., Nudo) y en otros se utilizó parte del nombre de la Razón Social (La Cabaña, Línea 216, Nuevo Ideal, etc.). En los casos en que la empresa fuera asociada con otra se consideró como controlante a quien detenta la mayor participación accionaria, en los casos de participación igualitaria se consideró a la empresa que realizaba el gerenciamiento (ej. Las líneas que operan D.O.T.A. y S.A.E.S. son gerenciadas por S.A.E.S., en ese caso se asignaron a S.A.E.S.). El único caso particular corresponde a la empresa Nudo que es una sociedad de partes iguales entre D.O.T.A. y Nuevos Rumbos, pero con una administración independiente).

En la tabla 22 se listan las empresas ordenadas de mayor a menor en función del tamaño de su parque móvil. En la primera columna está la posición, en la segunda su denominación, en la tercera la línea de referencia (esta puede ser la primera línea que tuvo la empresa o la línea más relevante), en la última columna se indica la cantidad de líneas controladas (en todas las jurisdicciones que opera dentro de la RMBA).

Para este listado no se tuvo en cuenta la participación de la empresa en jurisdicciones ajenas a la RMBA o en otros ámbitos (interurbano, turismo, etc.).

Tabla 22 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Cantidad de líneas

Posición	GRUPO	Línea de referencia	Cantidad de líneas
1	DOTA	L028	56
2	LA NUEVA METROPOL	L065	26

Posición	GRUPO	Línea de referencia	Cantidad de líneas
3	MOQSA	L159	19
4	IDEAL SAN JUSTO	L096	11
5	ROSARIO BUS	L041	5
6	LINEA 216	L166	9
7	MOTSA	L720TIG	24
8	LA CABAÑA	L242	8
9	MO 45	L045	11
10	SAES	L085	5
11	UNIÓN PLATENSE	L202	9
12	NUDO	L050	7
13	LA PERLITA	L501MNO	7
14	NOROESTE	L343	11
15	MISIÓN BUENOS AIRES	L129	5
16	ALMAFUERTE	L378	6
17	EMPRESA DEL OESTE	L303	10
18	ERSA	L019	7
19	GENERAL SAN MARTÍN	L707SIS	4
20	NUEVO IDEAL	L620LMZ	2
Totales del GRUPO		242 líneas	

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

La cantidad de líneas no es un buen indicador del tamaño de la empresa, ya que existen líneas muy pequeñas y otras muy grandes, por lo tanto pueden aparecer empresas con una mayor cantidad de líneas ubicadas en posiciones inferiores.

En la tabla 23 se listan las empresas ordenadas de mayor a menor en función del tamaño de su parque móvil. En la primera columna está la posición, en la segunda su denominación, en la tercera la cantidad de coches de su parque móvil, en la cuarta la antigüedad media del parque en años y en la última columna su participación con respecto al total de la RMBA.

Tabla 23 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Parque móvil

Posición	GRUPO	Cantidad de coches	Antigüedad media	% Participación
1	DOTA	3.379	4,1	18,39%
2	LA NUEVA METROPOL	1.390	5,3	7,57%
3	MOQSA	760	7,4	4,14%
4	IDEAL SAN JUSTO	650	8,1	3,54%
5	ROSARIO BUS	576	4,7	3,14%
6	LINEA 216	545	4,8	2,97%
7	MOTSA	528	6,4	2,87%
8	LA CABAÑA	471	6,1	2,56%
9	MO 45	453	6,5	2,47%
10	SAES	422	5,7	2,30%
11	UNIÓN PLATENSE	397	4,6	2,16%
12	NUDO	395	4,8	2,15%
13	LA PERLITA	391	4,3	2,13%
14	NOROESTE	357	6,0	1,94%
15	MISIÓN BUENOS AIRES	330	5,4	1,80%
16	ALMAFUERTE	263	6,5	1,43%
17	EMPRESA DEL OESTE	256	8,3	1,39%
18	ERSA	240	3,2	1,31%
19	GENERAL SAN MARTÍN	233	8,7	1,27%
20	NUEVO IDEAL	201	6,0	1,09%

Totales del GRUPO	12.237	5,4	66,61%
TOTALES RMBA	18.370	5,3	100,00%

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

D.O.T.A. es la empresa más grande de la RMBA con más del 18% de participación en el parque total, su parque posee una antigüedad media inferior al promedio.

Las empresas Del Oeste, General San Martín e Ideal San Justo, poseen una antigüedad media elevada (por encima de los 8 años).

La empresa E.R.S.A. posee el parque más joven entre las 20 empresas más grandes, seguida por D.O.T.A. y La Perlita.

La antigüedad media de las 20 primeras empresas es similar a la de toda la RMBA.

En la tabla 24 se listan las empresas ordenadas de mayor a menor en función del tamaño de su parque móvil y se muestran los valores para el año 2019. En la primera columna está la posición, en la segunda su denominación, en la tercera la cantidad de pasajeros transportados anualmente, en la cuarta los kilómetros recorridos anualmente, en la quinta la recaudación anual por venta de boletos y en la última la compensación anual recibida sin considerar el cupo de gasoil.

Tabla 24 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Información estadística

Posición	GRUPO	Pasajeros	Kilómetros	Recaudación (\$)	Compensación (\$)
1	DOTA	471.933.295	226.817.138	6.821.302.419	10.658.754.422
2	LA NUEVA METROPOL	209.164.107	108.805.609	3.147.734.054	4.721.192.506
3	MOQSA	104.014.038	50.369.781	1.423.754.142	2.231.563.380
4	IDEAL SAN JUSTO	69.865.802	43.977.072	1.039.962.515	1.952.157.322
5	ROSARIO BUS	105.252.956	46.107.825	1.413.261.034	1.917.082.535
6	LINEA 216	100.760.856	39.232.646	1.232.717.796	1.805.809.414
7	MOTSA	95.355.427	37.685.571	1.211.091.866	1.560.611.478
8	LA CABAÑA	80.703.977	29.267.064	1.025.223.830	1.426.660.907
9	MO 45	65.601.618	27.113.110	882.286.054	1.223.273.633
10	SAES	62.095.876	26.677.573	854.935.491	1.274.728.619
11	UNIÓN PLATENSE	59.096.329	27.751.048	844.770.957	1.175.195.049
12	NUDO	62.431.859	22.437.146	891.069.880	1.271.804.309
13	LA PERLITA	95.340.018	28.074.836	1.087.720.111	1.221.600.849
14	NOROESTE	62.018.412	25.492.545	803.357.928	1.110.176.783
15	MISIÓN BUENOS AIRES	36.807.451	22.250.594	711.027.622	1.054.693.494
16	ALMAFUERTE	44.278.357	17.647.124	563.824.492	752.626.167
17	EMPRESA DEL OESTE	38.826.597	15.499.865	472.776.534	712.087.272
18	ERSA	35.612.670	13.457.439	482.526.869	632.532.957
19	GENERAL SAN MARTÍN	30.426.096	14.165.727	365.907.879	476.244.969
20	NUEVO IDEAL	36.795.302	14.614.862	473.448.451	639.839.700
Totales del GRUPO		1.866.381.043	837.444.575	25.748.699.924	37.818.635.765
TOTALES RMBA		2.992.917.508	1.226.995.493	40.348.305.168	56.562.438.995

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

D.O.T.A. es la empresa más grande de la RMBA, es la que transporta la mayor cantidad de pasajeros, recorre más kilómetros y recibe la mayor parte de las compensaciones.

La empresa Rosario Bus es la tercera en cuanto a pasajeros transportados a pesar de ocupar el

quinto lugar por parque, sin embargo ocupa el mismo lugar con respecto a las compensaciones que recibe.

Llama la atención la escasa cantidad de pasajeros que transporta la Ideal San Justo con relación a su tamaño, ocupa el noveno lugar siendo la cuarta empresa en tamaño. El caso opuesto es La Perlita que se encuentra séptima en cantidad de pasajeros transportados y es la 13° en tamaño.

En la tabla 25 se muestran algunos indicadores habitualmente utilizados para evaluar el funcionamiento de las empresas.

Se listan las empresas ordenadas de mayor a menor en función del tamaño de su parque móvil y se muestran los valores para el año 2019. En la primera columna está la posición, en la segunda su denominación, en la tercera el IPK⁴⁸, en la cuarta el RMA⁴⁹, en la quinta la recaudación anual por coche y en la última la compensación anual por coche.

Tabla 25 Las 20 primeras empresas en el año 2019. Indicadores

Posición	GRUPO	IPK	RMA	Recaudación / coche	Compensación / coche
		(pas/km)	(km/coche)	(\$/coche)	(\$/coche)
1	DOTA	2,1	67.126	2.018.734	3.154.411
2	LA NUEVA METROPOL	1,9	78.277	2.264.557	3.396.541
3	MOQSA	2,1	66.276	1.873.361	2.936.268
4	IDEAL SAN JUSTO	1,6	67.657	1.599.942	3.003.319
5	ROSARIO BUS	2,3	80.048	2.453.578	3.328.268
6	LINEA 216	2,6	71.987	2.261.868	3.313.412
7	MOTSA	2,5	71.374	2.293.735	2.955.704
8	LA CABAÑA	2,8	62.138	2.176.696	3.029.004
9	MO 45	2,4	59.852	1.947.651	2.700.383
10	SAES	2,3	63.217	2.025.913	3.020.684
11	UNIÓN PLATENSE	2,1	69.902	2.127.887	2.960.189
12	NUDO	2,8	56.803	2.255.873	3.219.758
13	LA PERLITA	3,4	71.803	2.781.893	3.124.299
14	NOROESTE	2,4	71.408	2.250.302	3.109.739
15	MISIÓN BUENOS AIRES	1,7	67.426	2.154.629	3.196.041
16	ALMAFUERTE	2,5	67.099	2.143.819	2.861.696
17	EMPRESA DEL OESTE	2,5	60.546	1.846.783	2.781.591
18	ERSA	2,6	56.073	2.010.529	2.635.554
19	GENERAL SAN MARTÍN	2,1	60.797	1.570.420	2.043.970
20	NUEVO IDEAL	2,5	72.711	2.355.465	3.183.282
Totales del GRUPO		2,2	68.435	2.104.168	3.090.515
TOTALES RMBA		2,4	66.793	2.196.424	3.079.066

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Los indicadores promedios de las 20 principales empresas no difieren significativamente del promedio de todas las empresas de la RMBA.

⁴⁸ IPK: Índice pasajero kilómetro. Se obtiene dividiendo los pasajeros transportados por los kilómetros recorridos. Indica la rotación de pasajeros.

⁴⁹ RMA: Recorrido Media Anual por coche. Se obtiene dividiendo los kilómetros recorridos por la cantidad de coches del parque móvil. Indica la utilización de la flota.

La empresa La Perlita posee el mejor IPK del grupo, en el otro extremo la Ideal San Justo posee el peor.

La empresa Rosario Bus posee la mejor utilización del parque medido en km anuales por coche. La peor posicionada con este indicador es E.R.S.A.

Sumando recaudación y compensación y dividiendo por el parque móvil, la empresa La Perlita posee el mejor indicador mientras que la empresa General San Martín es la peor posicionada.

Evolución del top 5

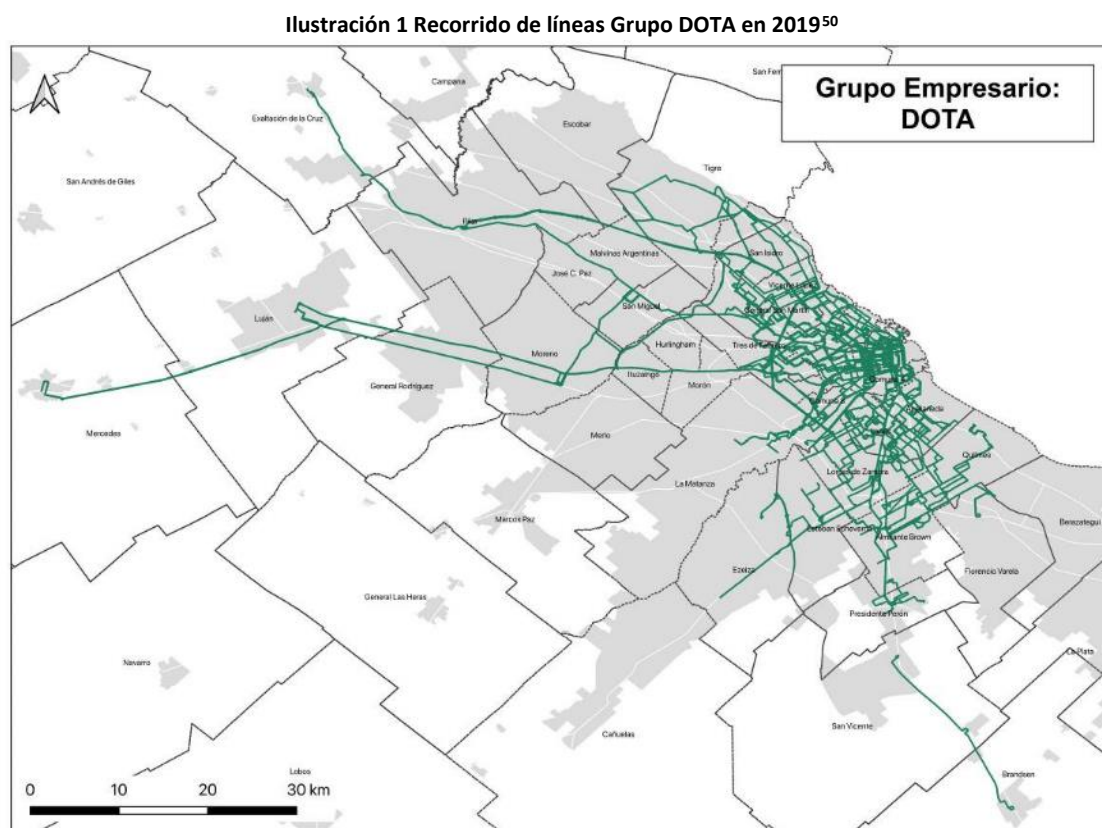
A continuación se muestran los siguientes gráficos donde se muestra el crecimiento de las 5 principales empresas de la RMBA.

En estos gráficos con barras se representan la cantidad de líneas y con una línea la cantidad de vehículos.

Asimismo, se presenta un mapa para cada una de las empresas, con el detalle de los recorridos de las líneas que operan.

D.O.T.A.

En la ilustración 1 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo DOTA a fines del año 2019.



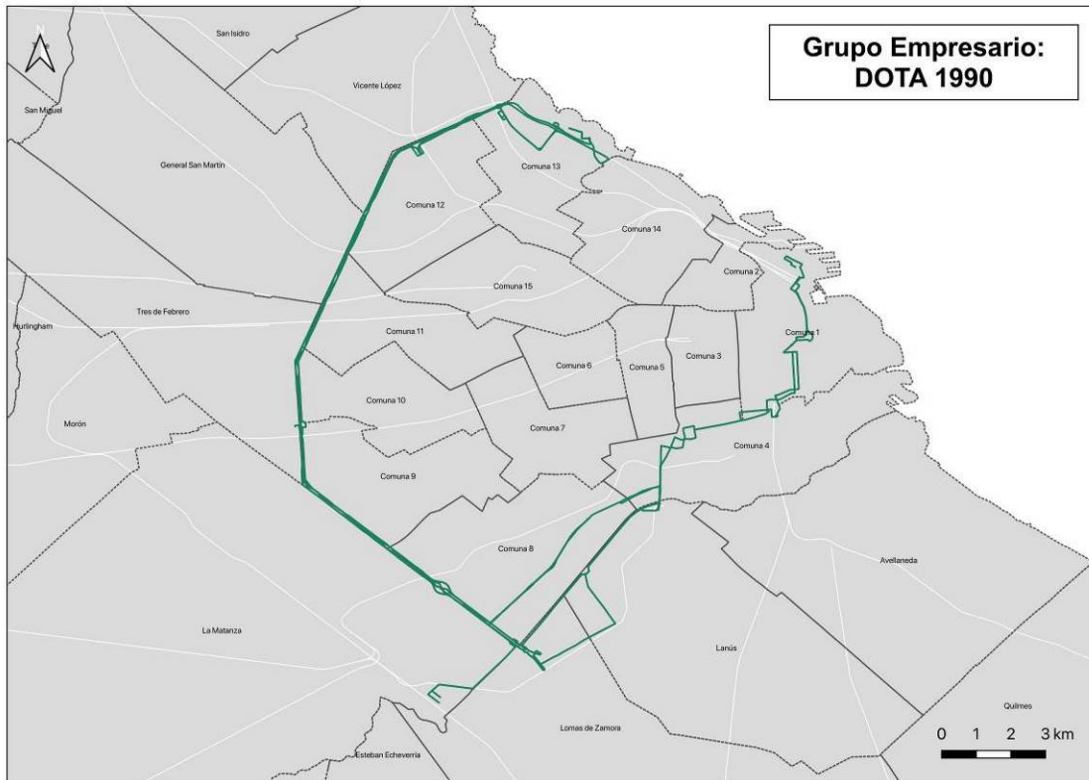
Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 2 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que

⁵⁰ Los mapas fueron realizados por Hugo Terrile, Sofía Pereira y Eduardo Álvarez a los que se agradece su colaboración.

operaba el Grupo D.O.T.A. a fines del año 1990. En ese momento la empresa operaba únicamente la línea 28 de jurisdicción nacional.

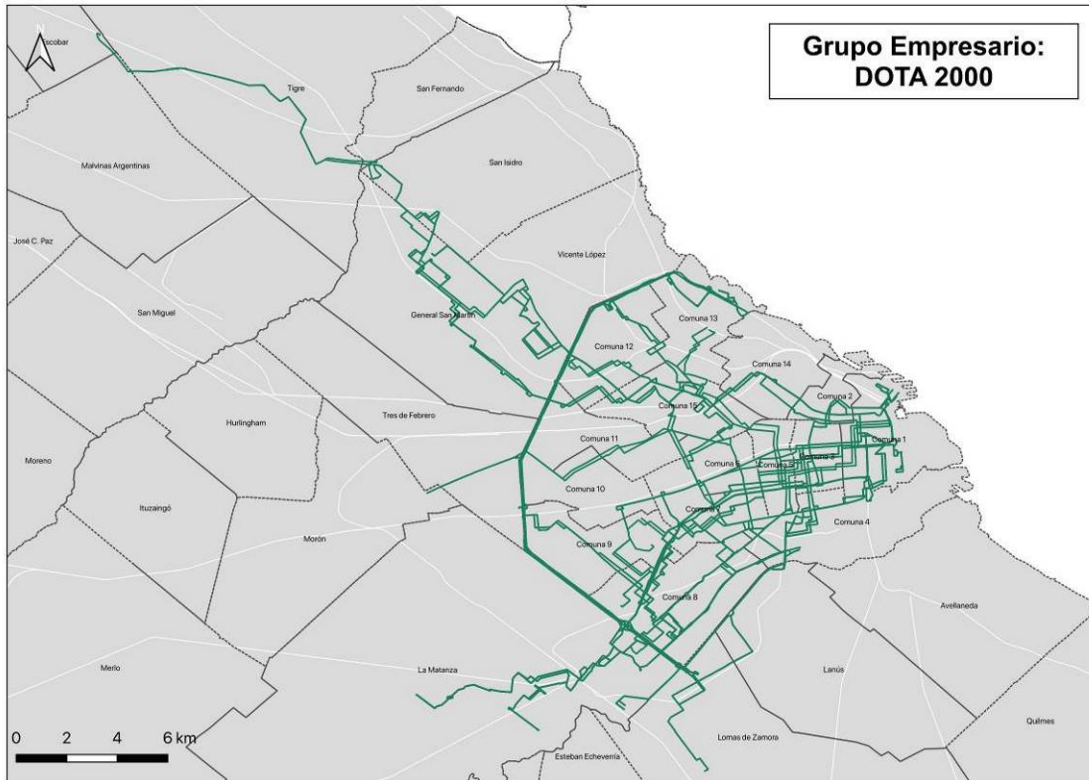
Ilustración 2 Recorrido de líneas Grupo DOTA en 1990



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 3 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo D.O.T.A. a fines del año 2000. En ese momento la empresa operaba un total de 14 líneas.

Ilustración 3 Recorrido de líneas Grupo DOTA en el año 2000

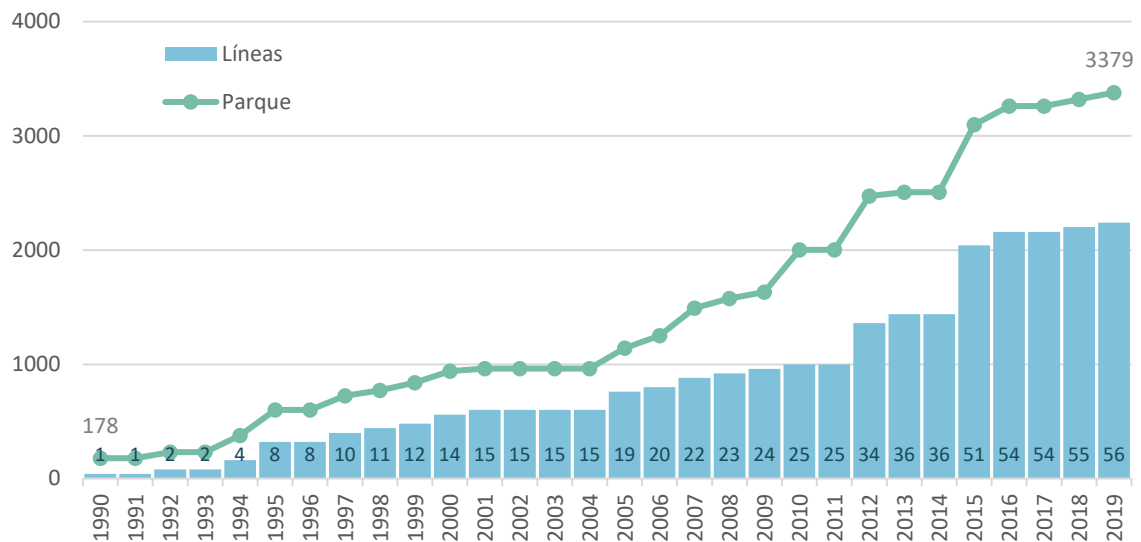


Fuente: Ministerio de Transporte.

En las ilustraciones anteriores se puede observar la dispersión geográfica de las líneas del grupo D.O.T.A. La empresa no tiene una cuenca específica donde concentra sus operaciones, esto la obliga a poseer varias bases operativas en lugares distantes.

En el gráfico 6 se puede ver la evolución del parque y la cantidad de líneas operadas por la empresa D.O.T.A. ya sea en forma exclusiva o con otras empresas asociadas pero manteniendo el control de las mismas.

Gráfico 6 Evolución de DOTA



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla 26 se muestra la evolución de la participación del parque de la empresa con respecto al parque total de la RMBA.

Tabla 26 Evolución de la participación del parque de DOTA respecto al total

Año	Participación	Año	Participación
2000	6%	2010	11%
2001	6%	2011	11%
2002	6%	2012	13%
2003	6%	2013	13%
2004	6%	2014	13%
2005	7%	2015	17%
2006	7%	2016	18%
2007	8%	2017	18%
2008	9%	2018	18%
2009	9%	2019	18%

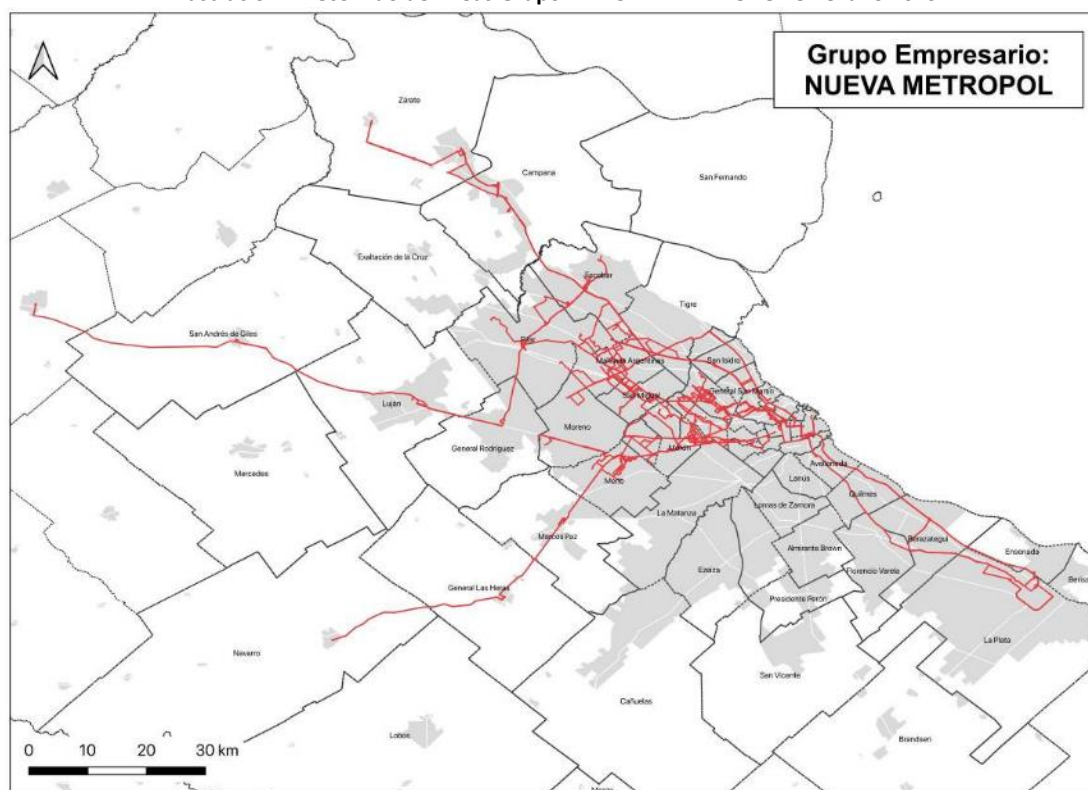
Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

La empresa D.O.T.A. comenzó su proceso de expansión en el año 1992 con la compra de la línea 44. Su línea madre es la línea 28 que en el año 1991 poseía 178 coches.

La Nueva Metropól

En la ilustración 4 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo LA NUEVA METROPOL a fines del año 2019.

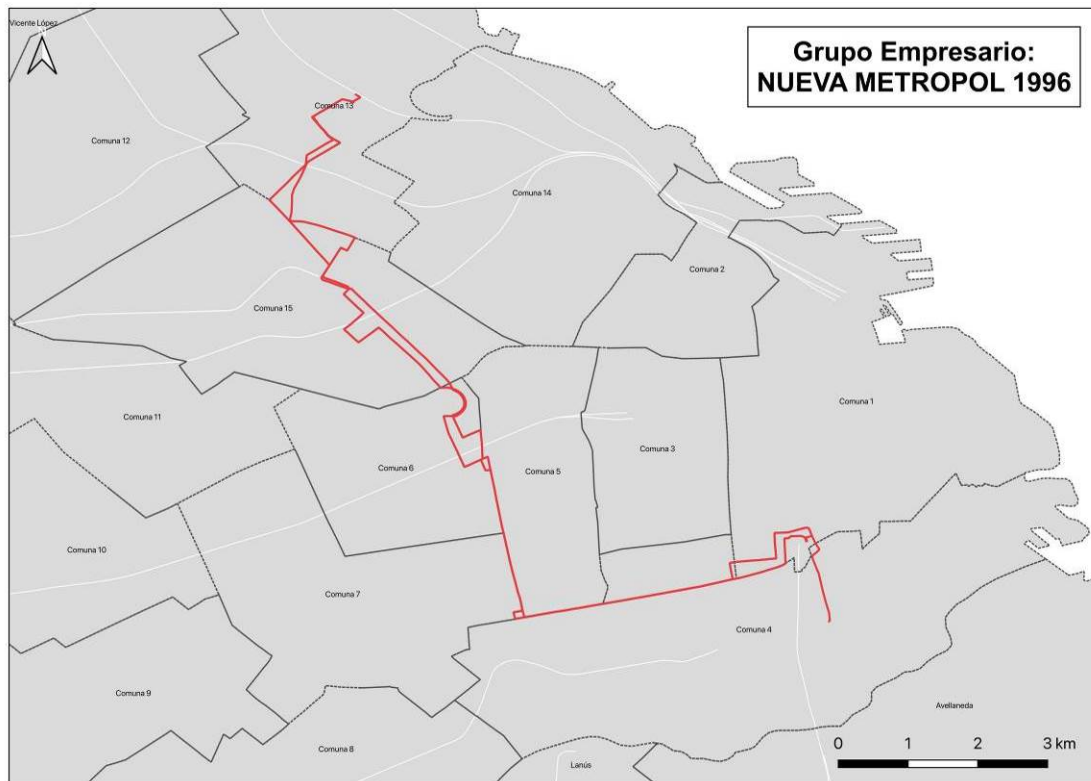
Ilustración 4 Recorrido de líneas Grupo LA NUEVA METROPOL en el año 2019



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 5 se observa un mapa con el recorrido de la línea 65, línea con las que el Grupo La Nueva Metropól iniciaba sus operaciones en la RMBA en el año 1996.

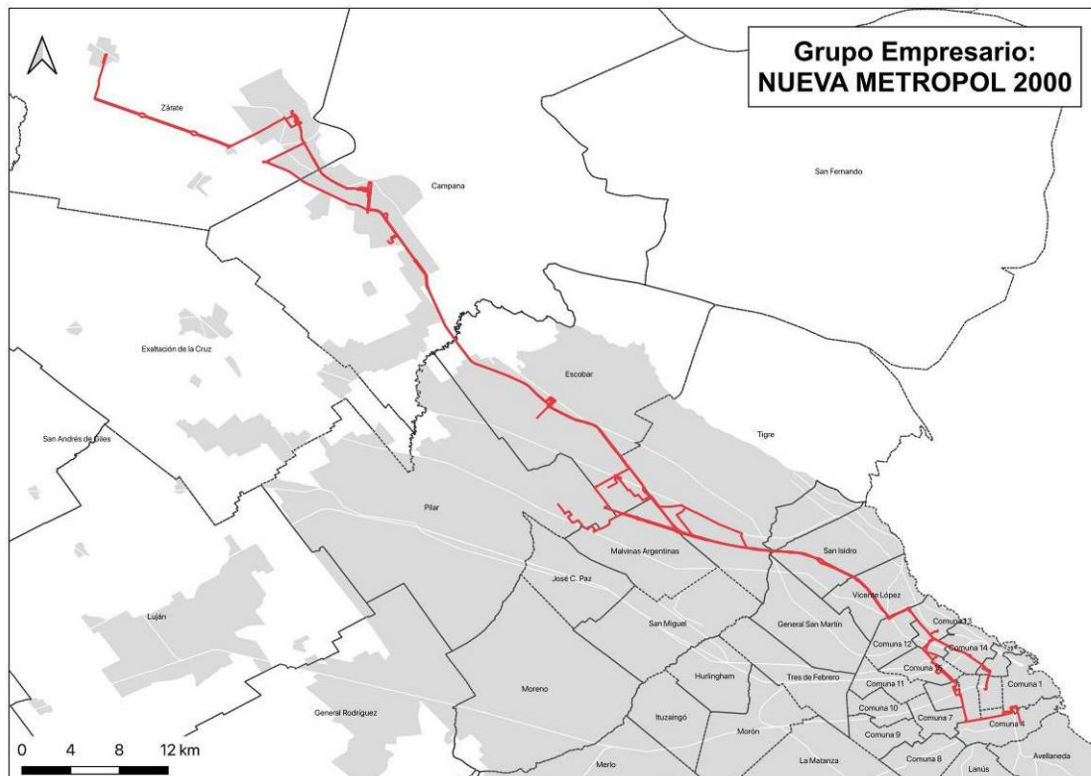
Ilustración 5 Recorrido de líneas Grupo LA NUEVA METROPOL en el año 1996



Fuente: Ministerio de Transporte.

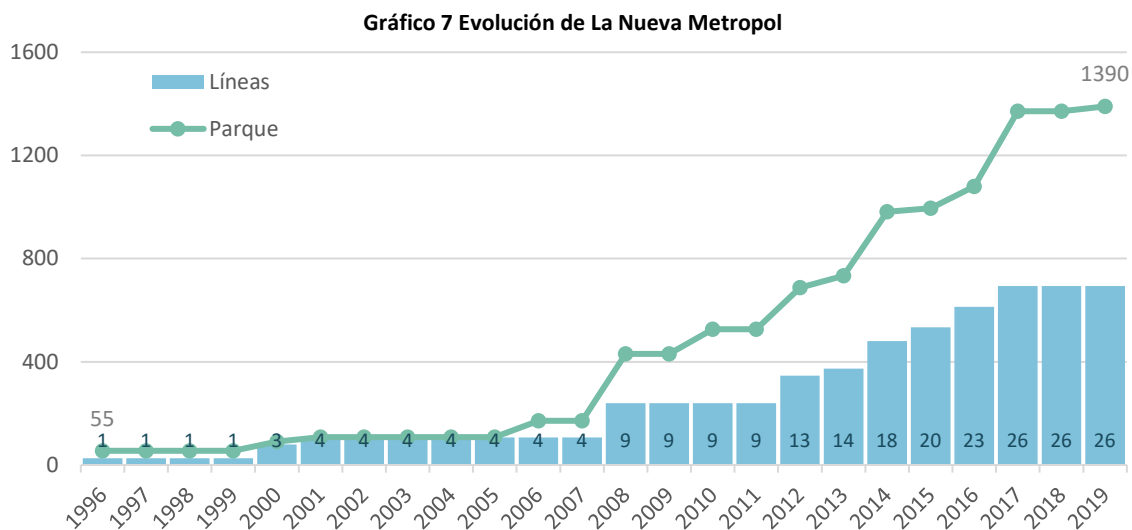
En la ilustración 6 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo La Nueva Metropól a fines del año 2000. En ese momento la empresa operaba solo las líneas 65 y 194.

Ilustración 6 Recorrido de líneas Grupo La Nueva Metropól en el año 2000



Fuente: Ministerio de Transporte.

De las ilustraciones anteriores surge que el Grupo La Nueva Metrópol concentra la mayor parte de sus operaciones en las cuencas Centro, Norte y Noroeste, teniendo además participación en las cuencas Oeste y Sudeste. No tiene presencia en las cuencas Sudoeste y Sur. Este grupo también se ve obligado a disponer de varias bases operativas dispersas en el territorio. En el gráfico 7 se puede ver la evolución del parque y la cantidad de líneas operadas por la empresa La Nueva Metrópol.



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla 27 se muestra la evolución de la participación del parque de la empresa con respecto al parque total de la RMBA.

Tabla 27 Evolución de la participación del parque de La Nueva Metrópol respecto al total

Año	Participación	Año	Participación
2000	1%	2010	3%
2001	1%	2011	3%
2002	1%	2012	4%
2003	1%	2013	4%
2004	1%	2014	5%
2005	1%	2015	5%
2006	1%	2016	6%
2007	1%	2017	7%
2008	2%	2018	7%
2009	2%	2019	8%

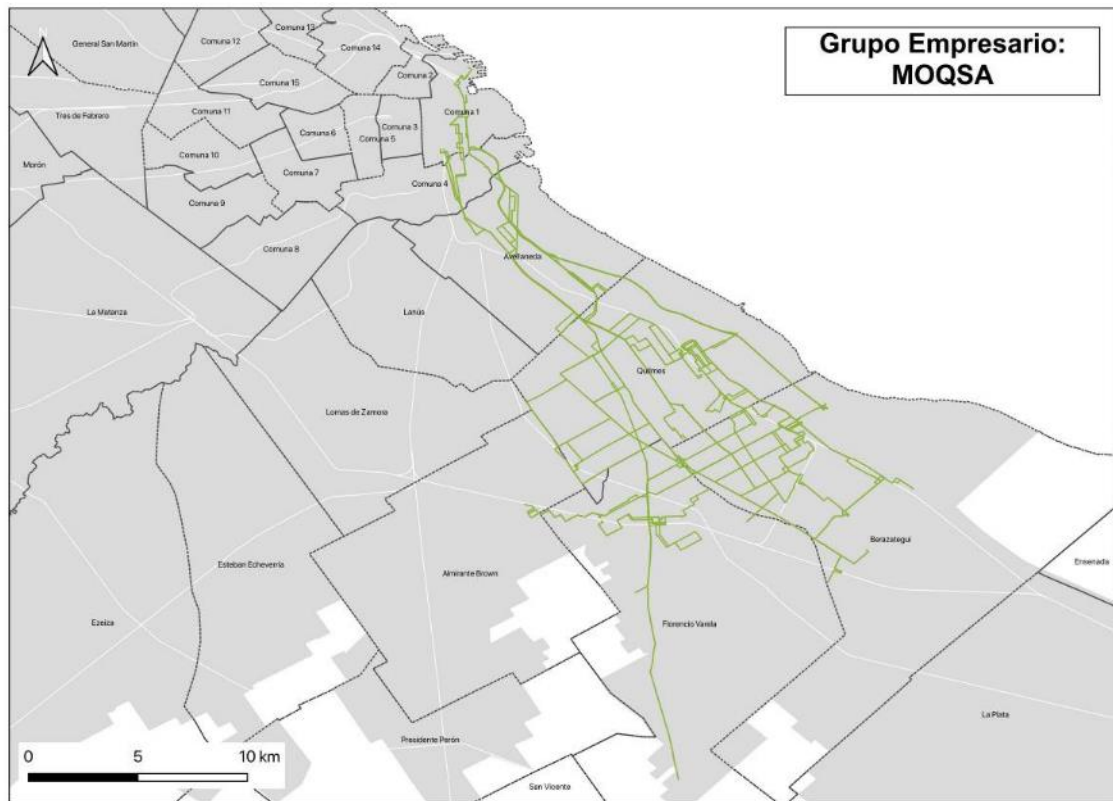
Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

La empresa La Nueva Metrópol tiene origen en el grupo Zbikoski de la provincia de Misiones. Llegó a Buenos Aires en 1996 con la compra de la línea 65, de la cual toma su nombre.

M.O.Q.S.A.

En la ilustración 7 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo M.O.Q.S.A. a fines del año 2019.

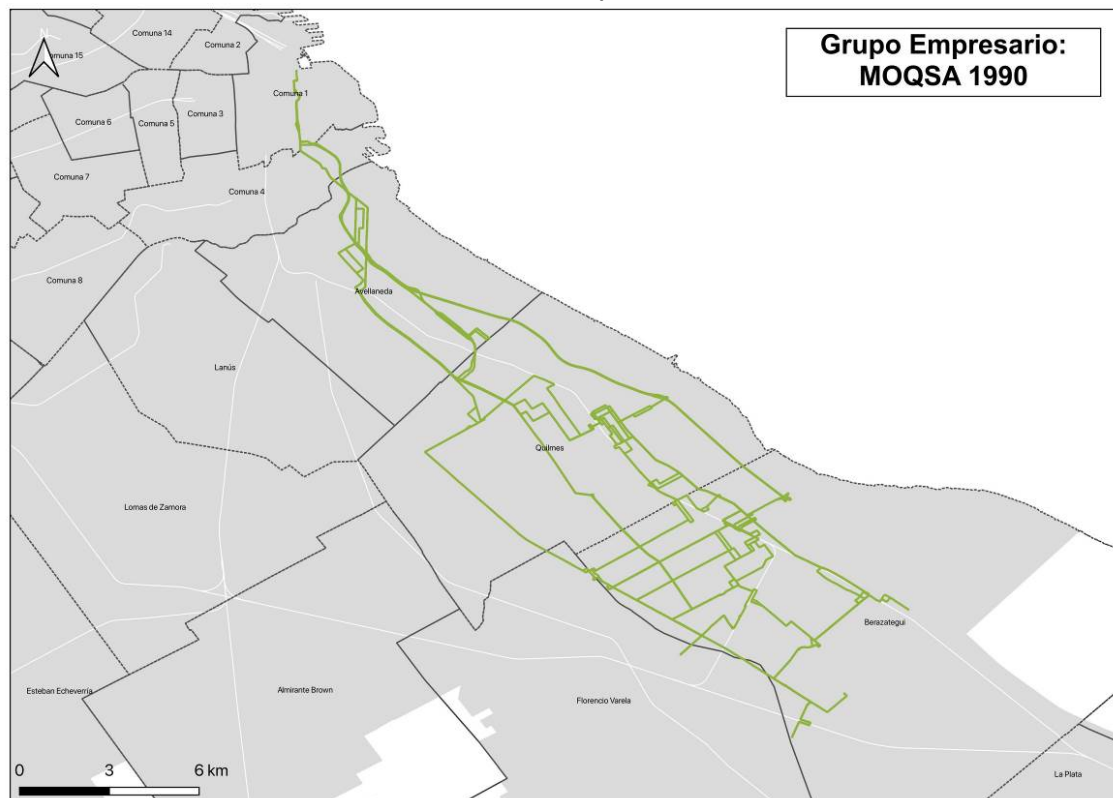
Ilustración 7 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 2019



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 8 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo M.O.Q.S.A. a fines del año 1990.

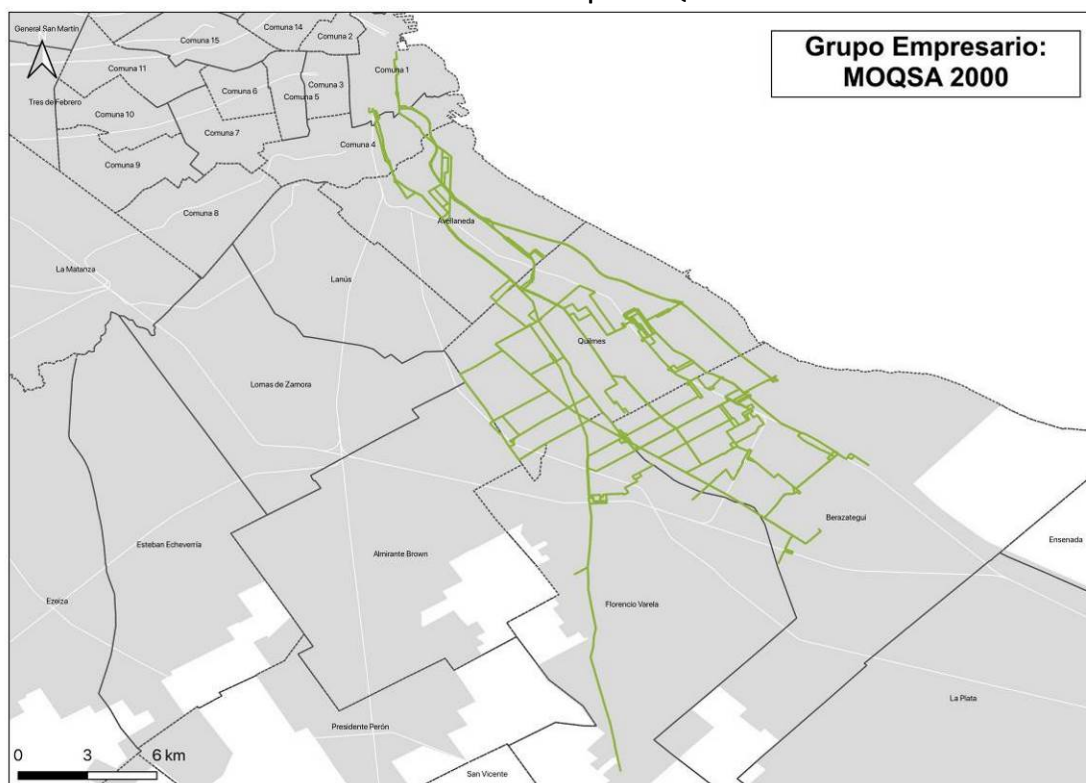
Ilustración 8 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 1990



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 9 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo M.O.Q.S.A. a fines del año 2000.

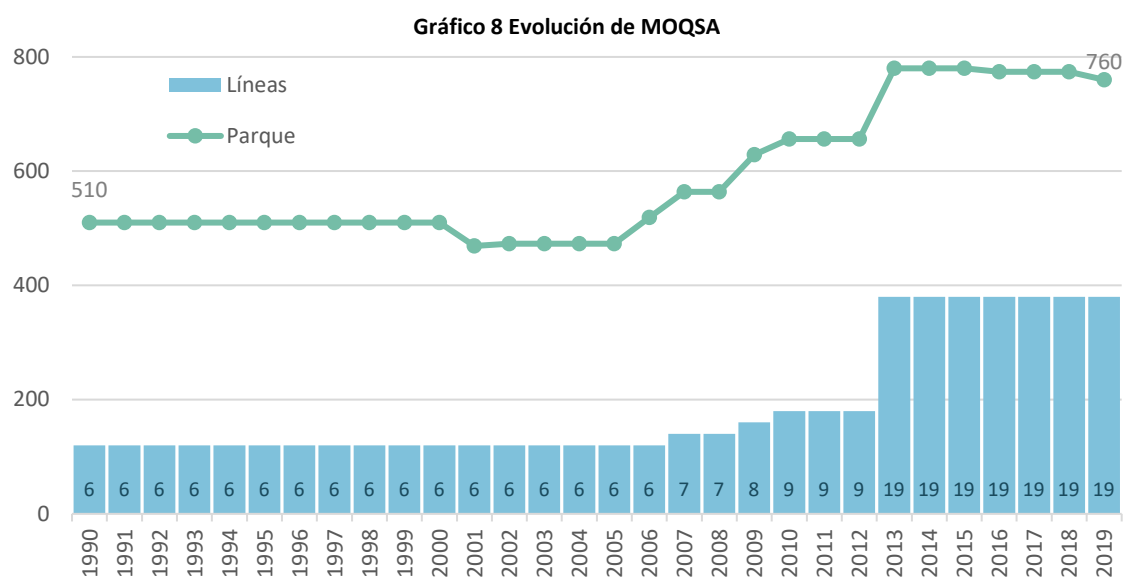
Ilustración 9 Recorrido de líneas Grupo M.O.Q.S.A. en el año 2000



Fuente: Ministerio de Transporte.

De las ilustraciones anteriores surge que el Grupo M.O.Q.S.A. concentra sus operaciones en la cuenca Sudeste. Esta particularidad le permite a la empresa simplificar las operaciones en pocas bases operativas relativamente cercanas. La concentración de actividades en una determinada área geográfica es una característica bastante frecuente en las empresas de colectivos de la RMBA.

En el gráfico 8 se puede ver la evolución del parque y la cantidad de líneas operadas por la empresa Micro Ómnibus Quilmes (M.O.Q.S.A.).



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla 28 se muestra la evolución de la participación del parque de la empresa con respecto al parque total de la RMBA.

Tabla 28 Evolución de la participación del parque de MOQSA respecto al total

Año	Participación	Año	Participación
2000	3%	2010	4%
2001	3%	2011	4%
2002	3%	2012	4%
2003	3%	2013	4%
2004	3%	2014	4%
2005	3%	2015	4%
2006	3%	2016	4%
2007	3%	2017	4%
2008	3%	2018	4%
2009	4%	2019	4%

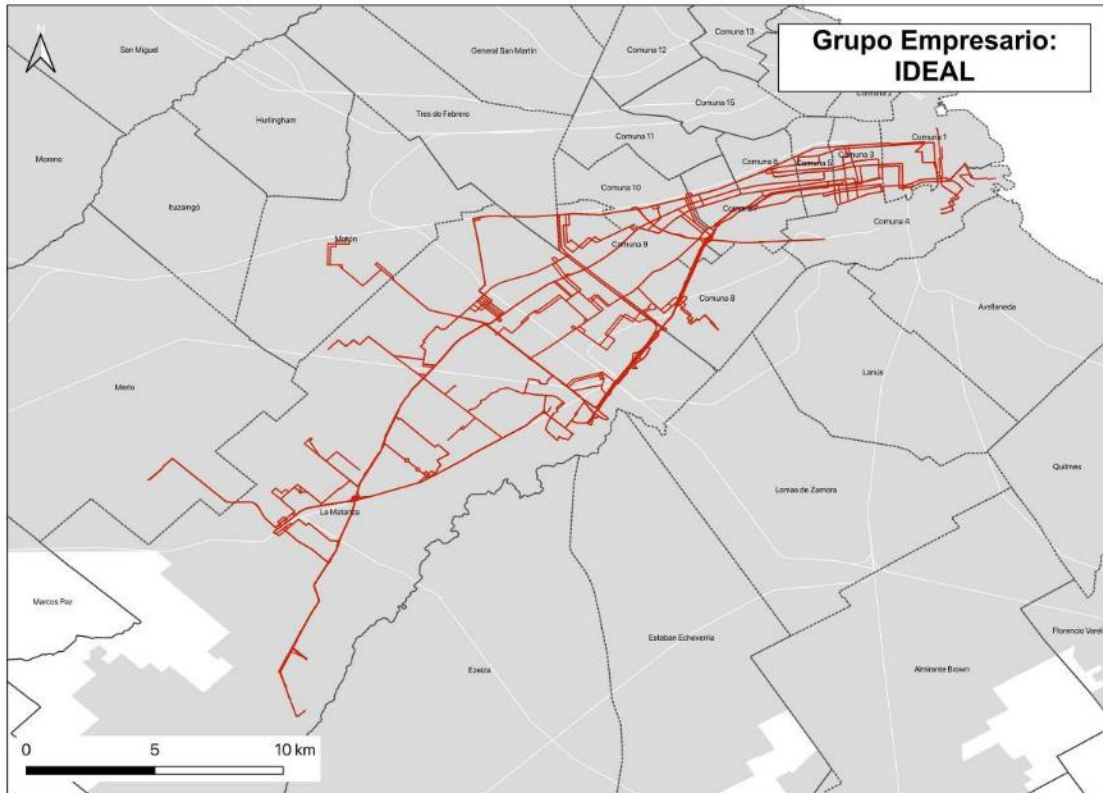
Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

M.O.Q.S.A., Micro Ómnibus Quilmes, también conocida como “La Blanquita” fue absorbiendo líneas en la zona de Quilmes y Berazategui mucho antes de 1990. En 1990 poseía 6 líneas. La línea insignia del Grupo M.O.Q.S.A. es la 159.

Ideal San Justo

En la ilustración 10 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo Ideal San Justo a fines del año 2019.

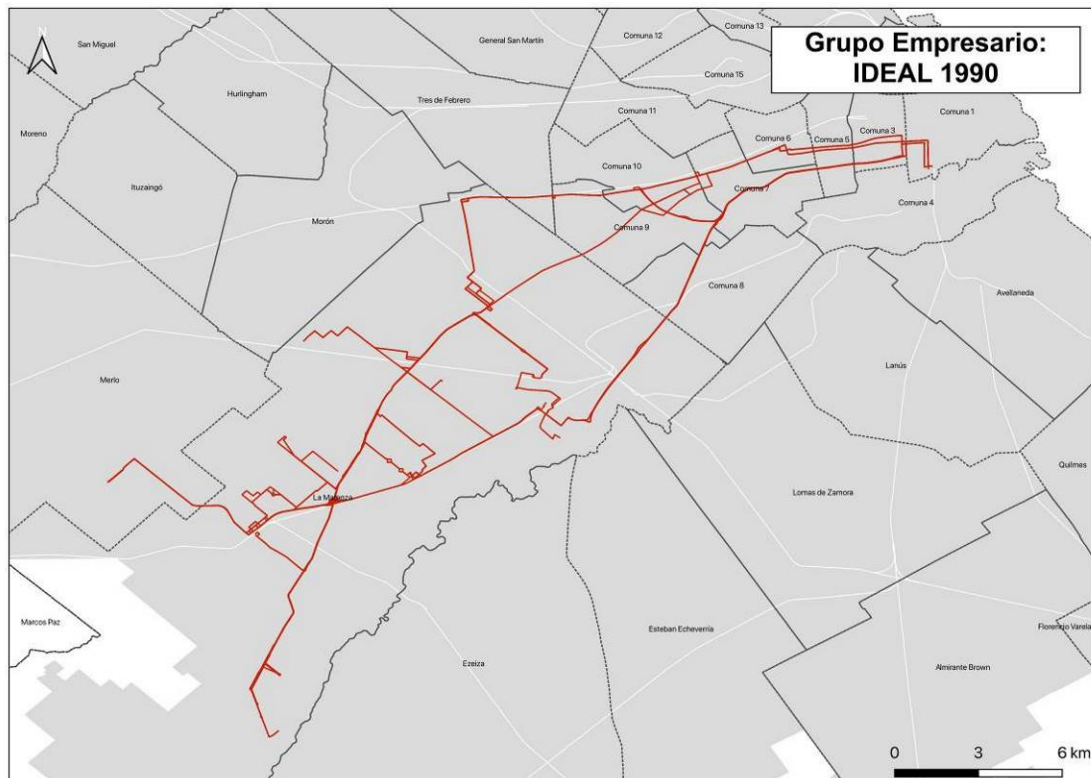
Ilustración 10 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 2019



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 11 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las 3 líneas que operaba el Grupo Ideal San Justo a fines del año 1990.

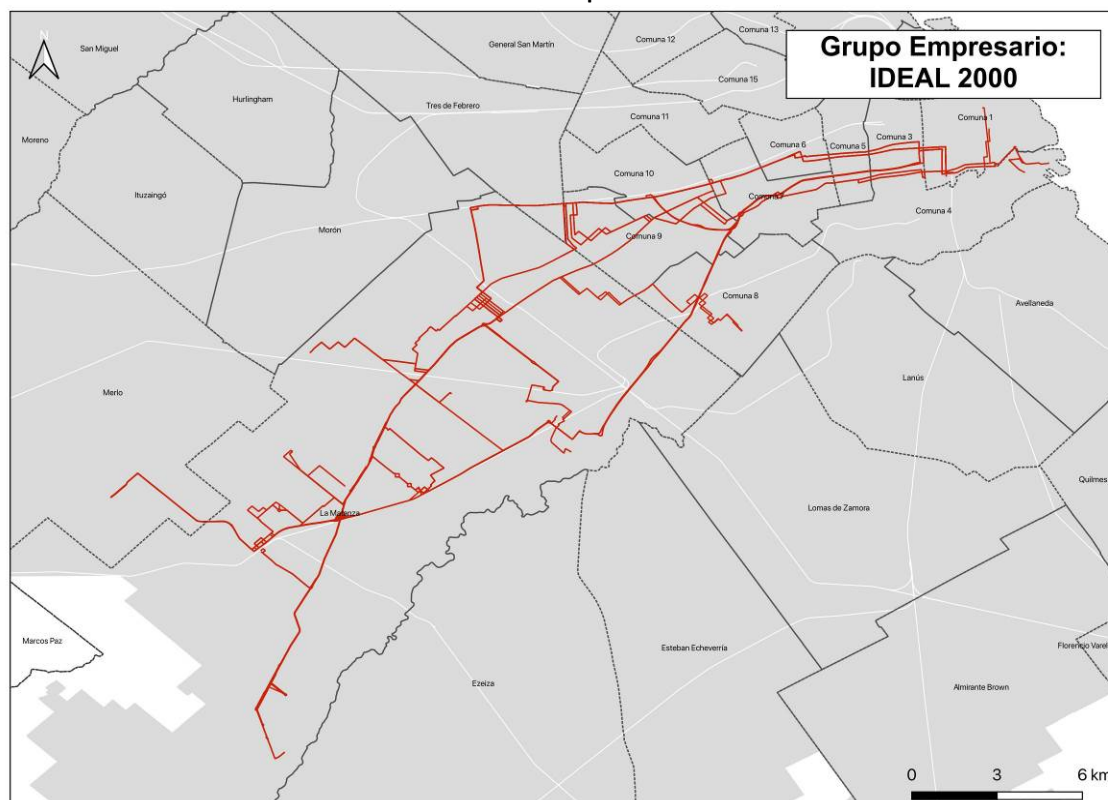
Ilustración 11 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 1990



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 12 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las 5 líneas que operaba el Grupo Ideal San Justo a fines del año 2000.

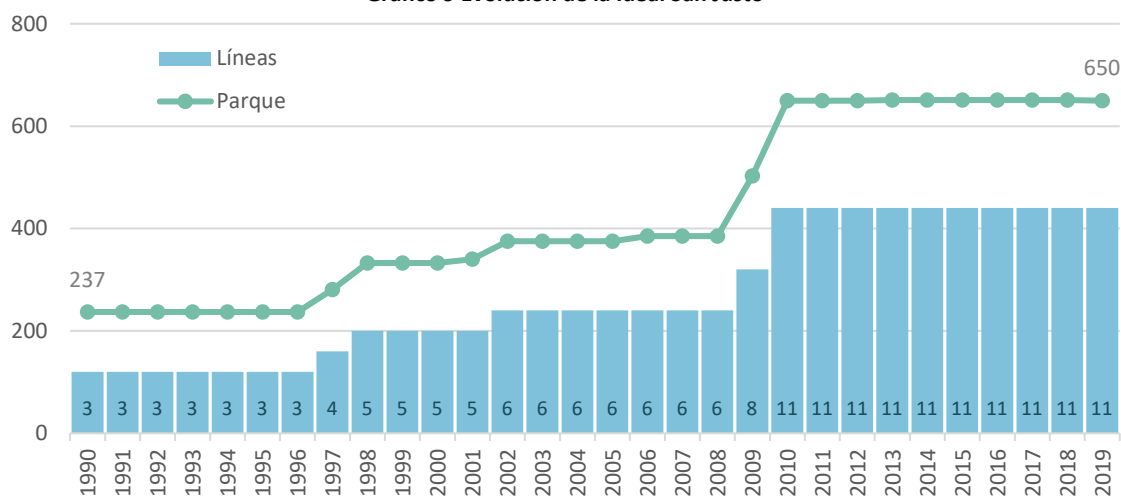
Ilustración 12 Recorrido de líneas Grupo Ideal San Justo en el año 2000



Fuente: Ministerio de Transporte.

La Ideal San Justo es un grupo matancero, es en ese partido del Gran Buenos Aires donde concentra sus actividades y su mayor base operativa. Si bien tiene participación en la cuenca Centro, todas sus líneas poseen un importante desarrollo en el partido de La Matanza. En el gráfico 9 se puede ver la evolución del parque y la cantidad de líneas operadas por la empresa.

Gráfico 9 Evolución de la Ideal San Justo



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla 29 se muestra la evolución de la participación del parque de la empresa con respecto al parque total de la RMBA.

Tabla 29 Evolución de la participación del parque de Ideal San Justo respecto al total

Año	Participación		Año	Participación
2000	2%		2010	3%
2001	2%		2011	3%
2002	2%		2012	3%
2003	2%		2013	4%
2004	2%		2014	4%
2005	2%		2015	4%
2006	2%		2016	4%
2007	2%		2017	4%
2008	2%		2018	4%
2009	3%		2019	4%

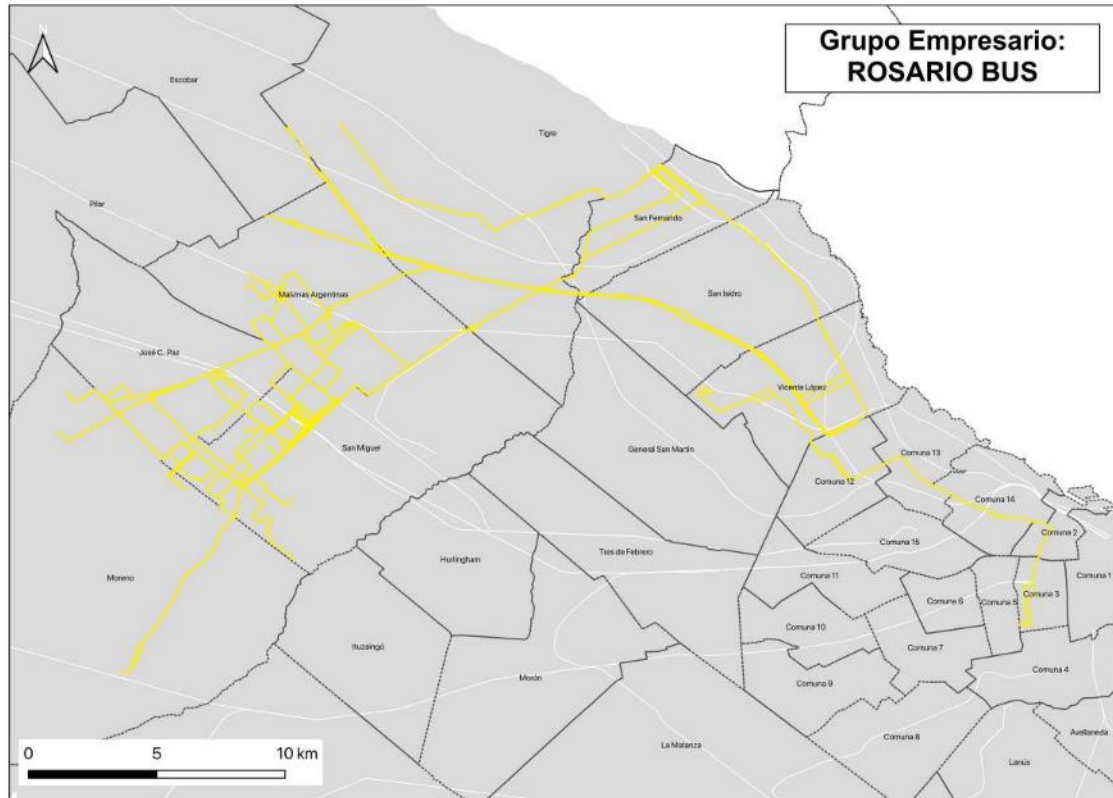
Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

La IDEAL SAN JUSTO poseía 3 líneas en 1990 con la particularidad que cada una pertenecía a una jurisdicción diferente. Sin embargo la línea madre de todo el grupo IDEAL SAN JUSTO es la 96.

Rosario Bus

En la ilustración 13 se observa un mapa con la totalidad de los recorridos de las líneas que operaba el Grupo Rosario Bus a fines del año 2019.

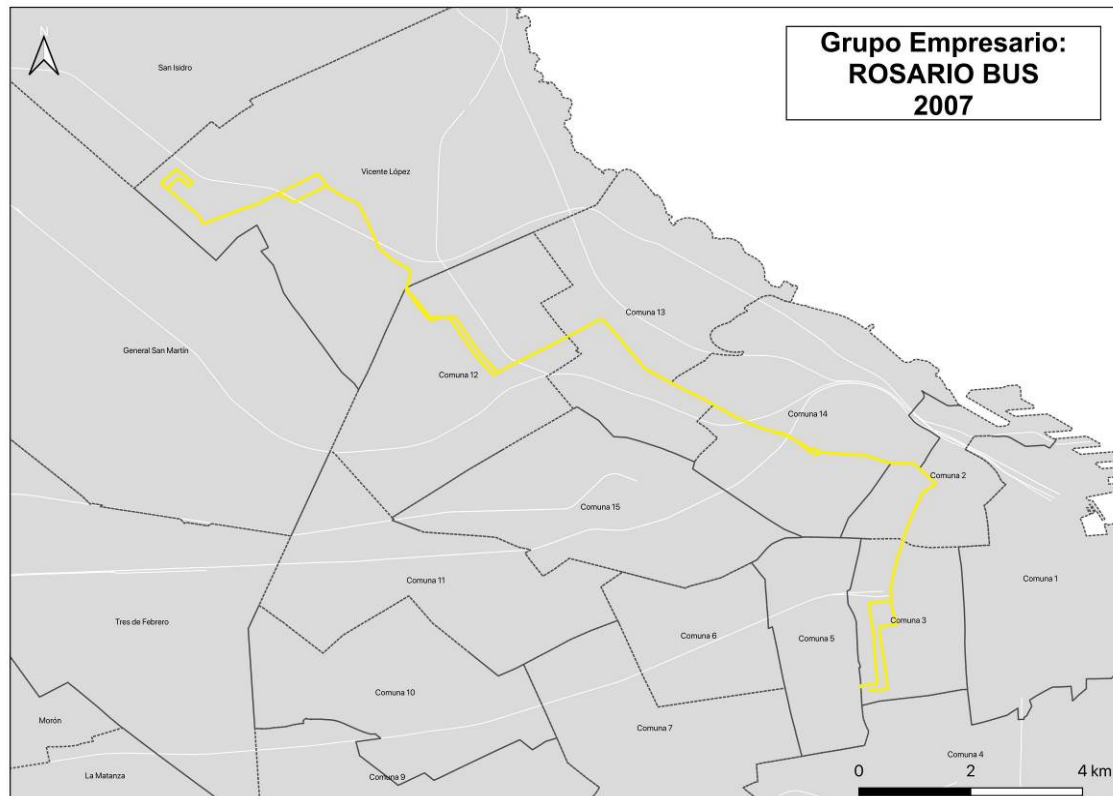
Ilustración 13 Recorrido de líneas Grupo Rosario Bus en el año 2019



Fuente: Ministerio de Transporte.

En la ilustración 14 se observa un mapa con el recorrido de la línea 41 con la que el Grupo Rosario Bus iniciaba sus operaciones en la RMBA en el año 2007.

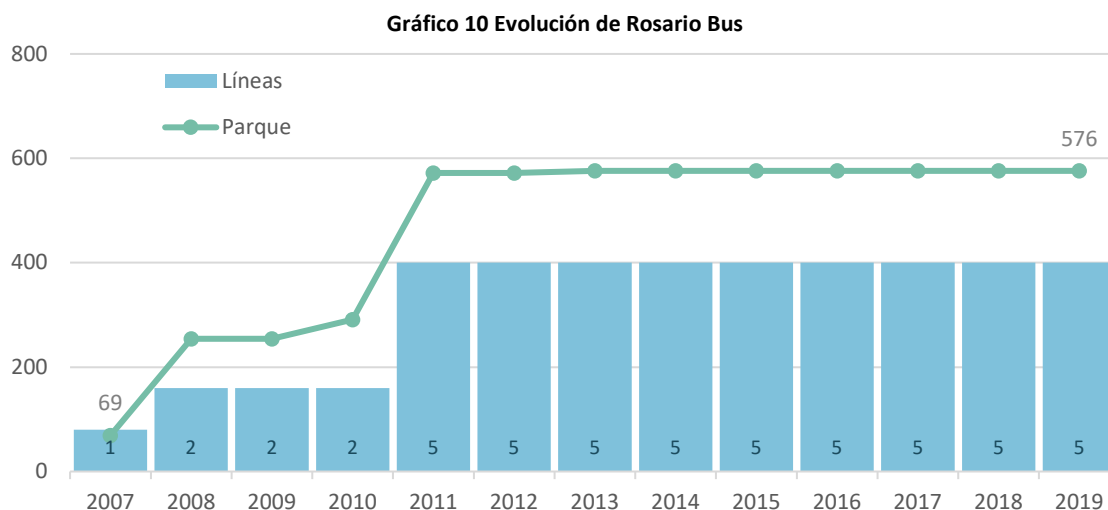
Ilustración 14 Recorrido de líneas Grupo Rosario Bus en el año 2007



Fuente: Ministerio de Transporte.

Rosario Bus concentra sus operaciones en las cuencas Norte y Noroeste con alguna extensión a la cuenca Oeste. Posee una fuerte presencia en el partido de San Miguel.

En el gráfico 10 se puede ver la evolución del parque y la cantidad de líneas operadas por la empresa Rosario Bus.



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

En la tabla 30 se muestra la evolución de la participación del parque de la empresa con respecto al parque total de la RMBA.

Tabla 30 Evolución de la participación del parque de Rosario Bus respecto al total

Año	Participación	Año	Participación
2007	0%	2014	3%
2008	1%	2015	3%
2009	1%	2016	3%
2010	2%	2017	3%
2011	3%	2018	3%
2012	3%	2019	3%
2013	3%		

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

La empresa Rosario Bus tiene su origen en la ciudad de Rosario, llega a Buenos Aires en el año 2007 con la compra de la línea 41 (Azul) y utiliza esa razón social para varias de sus líneas.

Con el fin de mostrar la especialización geográfica de las empresas que por tamaño de parque ocupan del 6° al 10° lugar (Línea 216, M.O.T.S.A., La Cabaña, M.O. 45, S.A.E.S.) se confeccionaron los mapas de estas empresas y se agregaron al ANEXO 4.

5.3. ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN

Existen diversas medidas estandarizadas para determinar el grado de concentración económica de un mercado. Una de las más utilizadas es el índice de Hirschman-Herfindahl (IHH).

Índice de Hirschman-Herfindahl

Por definición es la suma de los cuadrados de las participaciones (en porcentaje). El resultado máximo es 10.000, cuando una sola empresa opera en el mercado con una concentración total del mercado, y el valor del índice se reduce conforme las cuotas de mercado se distribuyen en forma más equitativa y cuando hay más empresas participantes.⁵¹

El cálculo se puede expresar de la siguiente manera:

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2$$

Donde: “S” es la participación porcentual de cada empresa “i” dentro del mercado y “n” es el número total de empresas.

Como referencia, las instituciones encargadas de auditar fusiones horizontales en los E.E.U.U. generalmente clasifican los mercados en tres tipos⁵²:

- Mercados no concentrados: HHI menor a 1500
- Mercados moderadamente concentrados: HHI entre 1500 y 2500
- Mercados altamente concentrados: HHI mayor 2500

En el caso de la Comunidad Europea, de acuerdo a las “Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas” se establece como improbable que la Comisión Europea “encuentre problemas de competencia horizontal en una concentración que dé lugar a un IHH de entre 1000 y 2000 y a un delta inferior a 250, o en una concentración que arroje un IHH superior a 2000 y un delta inferior a 150, salvo que se den circunstancias especiales”.

IHH en el APP de la RMBA

En el caso del mercado de autotransporte público de pasajeros en la RMBA, se consideró adecuado realizar el cálculo del IHH utilizando dos variables asociadas a la oferta: los km recorridos (que dan cuenta de la oferta de servicios prestados) y la cantidad de unidades (que son una medida del tamaño de las empresas). Los resultados son los que siguen.

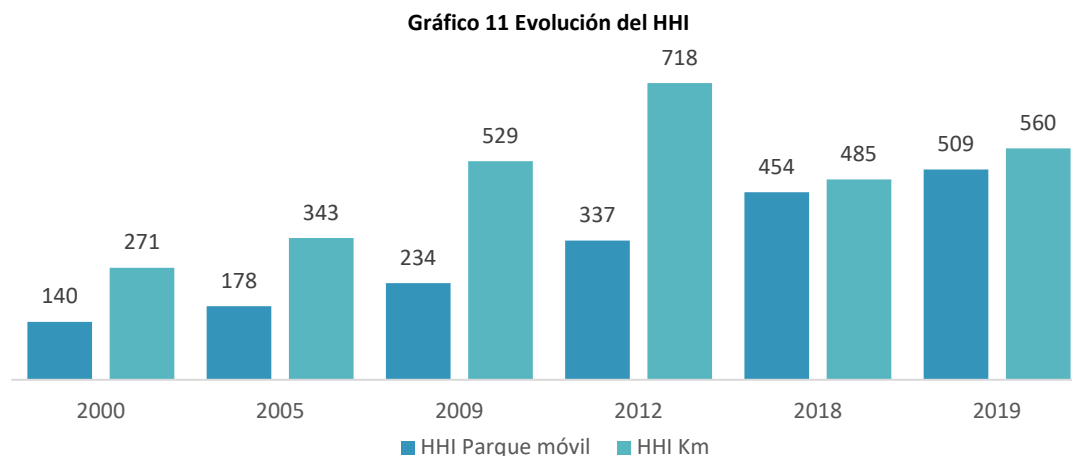
Tabla 31 Evolución del HHI

Variable		AÑO					
		2000	2005	2009	2012	2018	2019
PARQUE	HHI	140	178	234	337	454	509
	Variación	-	27%	32%	44%	35%	12%
KM	HHI	271	343	529	718	485	560
	Variación	-	27%	54%	36%	-32%	16%

Fuente: elaboración propia

⁵¹ Por ejemplo, dos empresas con 50% cada una da un índice de 5.000 puntos, mientras que para un caso de 5 empresas, cada una con 20% del mercado, el índice es 2.000, pero si una empresa tiene 40% del mercado y las otras 4 el 15% cada una, el índice sube a 2.500.

⁵² DOJ-FTC 2010 Horizontal Merger Guidelines



Fuente: elaboración propia

De lo anterior surge que si bien estamos ante la presencia de un mercado no concentrado, hay una clara tendencia hacia la concentración. En los casi 20 años analizados, el HHI se ha incrementado en un 263% si se considera al parque como variable de análisis, y un 106% en el caso de los km recorridos.

5.4. LA INTEGRACIÓN VERTICAL

Algunas empresas y cámaras empresarias intentaron avanzar en actividades colaterales a la actividad intentando realizar algún tipo de integración vertical. Las actividades en donde incursionaron los transportistas fueron en el seguro, la fabricación de carrocerías y hasta en la fabricación de chasis.

Entre algunos ejemplos se puede mencionar a Seguros Rivadavia fundada a instancia de la Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires, la fallida aseguradora LUA perteneciente al Grupo Plaza o la actual ARGOS vinculada al Grupo D.O.T.A.

Con respecto a la actividad carrocera, algunas empresas emprendieron esa actividad para proveerse de sus propias unidades como son los casos de La Vecinal de Matanza, Micro Ómnibus Quilmes o de carrocerías Platacar propiedad de la empresa Transportes Automotores La Plata. En la actualidad la firma Todo Bus, vinculada al grupo D.O.T.A. produce carrocerías para las empresas del grupo pero también provee a otras empresas, transformándose en el mayor emprendimiento en esta actividad llevado adelante por una empresa de transporte.

En su momento el grupo Plaza fue el grupo que más avanzó en la integración vertical. Además de tener su propia aseguradora, también poseía una terminal automotriz (T.A.T.S.A.) donde se producían los vehículos Puma (chasis y carrocería). T.A.T.S.A. llegó a producir vehículos para otras empresas, en su mayoría vinculadas con la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Pasajeros (C.E.A.P.).

En el pasado, sólo la carrocera El Detalle había logrado producir chasis para ómnibus, siendo la primera empresa en producir vehículos de piso bajo, los recordados OA105. El Detalle fue un fuerte competidor de Mercedes-Benz, pero quebró en el año 2006.

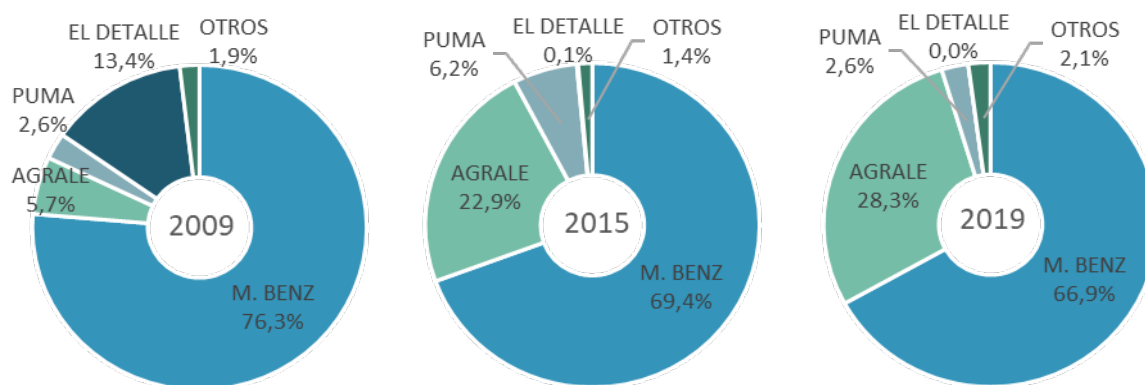
En la actualidad D.O.T.A. es el grupo empresario con mayor integración vertical, además de estar vinculada a la aseguradora Argos y a la carrocera Todo Bus, es la representante de la

automotriz Agrale en Argentina en la venta de chasis para ómnibus.

La aparición de Agrale en el país significó un duro desafío para el dominio de Mercedes Benz. Es así que mientras que Agrale ha aumentado su participación en el mercado de la RMBA, alcanzando cerca del 30% del parque total, MERCEDES BENZ perdió 10 puntos porcentuales en los últimos 10 años.

En el gráfico que sigue se muestra la evolución en los últimos 10 años de la participación de cada marca de chasis en el parque móvil de la RMBA. El gráfico destaca el crecimiento de Agrale sincrónicamente con el crecimiento de D.O.T.A. (ver Gráfico 6), mostrando la alianza estratégica entre ambas empresas.

Gráfico 12 Participación por marca de chasis (RMBA)



Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Transporte.

Considerando que el parque total de la RMBA se encuentra en el orden de las 18 mil unidades, resultando en una de las flotas de transporte público automotor más grande del mundo, se entiende la relevancia de la misma para las terminales automotrices, que la convierten en un mercado muy apetecible.

6. LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS

El proceso de concentración empresarial en el APP de la RMBA se dio en dos niveles. Por un lado, un aumento de la concentración del poder de decisión dentro de la empresa mediante una reducción en el número de socios y componentes y, por el otro, mediante una reducción en la cantidad de empresas y un aumento del tamaño de la empresa media.

6.1. MARCO CONCEPTUAL

En general la teoría económica considera que la concentración del mercado reduce la competencia presentando las siguientes posibles desventajas:

- Precios mayores y menores unidades producidas respecto a un mercado competitivo (ineficiencia asignativa)
- Clientes cautivos
- Menor innovación tecnológica
- Menor eficiencia productiva (ineficiencia X^{53})
- Posible captura del regulador

En general, el primer punto es el que se encuentra generalmente aceptado⁵⁴, los cuatro restantes son temas de debate.

Por ejemplo, la menor innovación tecnológica y la menor eficiencia productiva se atribuyen a los casos de empresas monopólicas que aprovechan su poder de mercado para obtener beneficios extraordinarios. La empresa cumple con su objetivo de obtener beneficios satisfactorios y por lo tanto no tiene incentivos para reducir costos y/o introducir cambios tecnológicos, al no ser presionada por la amenaza de la competencia. Una situación similar se presenta cuando las empresas oligopólicas se cartelizan para restringir la competencia.

El problema de los clientes cautivos se da cuando la empresa presta un servicio deficiente que el usuario debe padecer dada la imposibilidad de contratar los servicios con otra empresa. En general, este problema se da en las empresas de servicios públicos.

La captura del regulador se da cuando las empresas reguladas influyen en las autoridades y/o en los marcos regulatorios para adaptarlos en su propio beneficio generando, muchas veces, subóptimos en términos de bienestar social.

En el caso de los servicios públicos, estas dos últimas desventajas pueden potenciarse cuando la empresa monopólica se aprovecha de los clientes cautivos reduciendo costos que afectan la calidad del servicio. La empresa puede aprovechar su poder para capturar a los reguladores y evitar, o al menos postergar, las eventuales sanciones por las deficientes prestaciones.

En general, se considera que en determinadas situaciones la concentración de mercado debe aceptarse, especialmente cuando existen economías de escala.

⁵³ No se alcanza la frontera de posibilidades de producción

⁵⁴ De todas maneras, la teoría de Baumol de los mercados disputables cuestiona la hipótesis de relacionar la cantidad de oferentes o el poder de mercado con el establecimiento de precios superiores a los que surgen de la competencia.

La principal ventaja de la concentración es permitir el surgimiento de empresas de mayor tamaño que pueden aprovechar mejor las economías de escala. De esta manera se reducen los costos unitarios y se pueden reducir los precios que paga el consumidor.

A continuación se presentan las principales ventajas de las empresas más grandes

- Mejor aprovechamiento de las economías de escala.
- Mayor capacidad de financiamiento ya sea para incorporar innovaciones tecnológicas o para superar crisis sectoriales.
- Diversificación de riesgos.
- Mayor poder de negociación y obtención de condiciones más ventajosas.
- Posibilidad de aprovechar sinergias entre las distintas unidades de negocio.

6.2. LA APLICACIÓN A LA RMBA

La economía de escala es la ventaja más característica del aumento del tamaño de una empresa mientras que el precio monopólico (o superior al de competencia) es la desventaja más significativa. Sin embargo, ambas tienen escasa aplicación para las empresas del APP de la RMBA.

Las empresas prestan un servicio público prácticamente regulado en su totalidad, siendo las tarifas, el parque y las frecuencias establecidas por la autoridad regulatoria⁵⁵. Por otra parte, las economías de escala no parecieran ser significativas, al menos desde el punto de vista teórico que surge de la metodología de costos (ver Anexo 3).

La regulación del servicio público se basa en el concepto de que cada línea sería una especie de monopolio por lo que, al suponer la existencia de subaditividad de costos, la explotación de dicha línea por una sola empresa sería más eficiente que por varias empresas operando una misma línea. Por lo tanto las líneas de colectivos son un conjunto de monopolios zonales superpuestos. De esta manera algunos usuarios tienen varias opciones (líneas) para un determinado par O-D, mientras que otros tienen una sola opción.

Teóricamente se podría plantear la hipótesis de que en el APP existirían economías de escala hasta un determinado nivel de producción (km recorridos o EOK por la empresa). Alcanzado dicho nivel de parque y km recorridos, el costo medio se encontraría en nivel mínimo y las economías de escala (y por ende el tamaño de la empresa) dejarían de ser relevantes.

En este sentido, Muller señala: “Algunas veces se menciona como un elemento explicativo – sobre todo en ámbitos no especializados – la existencia de sistemáticas economías internas de escala, y por lo tanto la conformación de monopolios naturales, los que por naturaleza demandan intervención regulatoria. Pero es ya aceptado – y por lo demás un sencillo cómputo de costos lo demuestra – que tales economías no son relevantes, más allá de determinada talla empresarial, que se alcanza fácilmente.”⁵⁶

Además de las economías de escala, las economías de alcance pueden explicar el proceso de concentración empresarial. En este sentido Contreras y Medeiros Dos Santos (1999)

⁵⁵ Se establece un parque mínimo y máximo, y unas frecuencias mínimas.

⁵⁶ Muller (2010)

estudiaron el tema la concentración empresarial y las economías de escala y de alcance⁵⁷ en la evolución de los mercados de autotransporte público de pasajeros urbano y suburbano.

Al respecto señalan en sus conclusiones: “Nótese que por lógica, en un área metropolitana, la red de transportes tiende a ser explotada por las empresas dentro de un punto de vista de mercado unificado. En este caso, la existencia de organismos reguladores diferentes, con distintos reglamentos y distintas perspectivas sobre el rigor en la aplicación de los mismos, tiende a propiciar que se desarrollen estrategias empresariales orientadas a aprovecharse de la potencial falta de complementariedad entre las acciones públicas. Inclusive, en lo que concierne a las economías de escala y a las “scope economies” esa posibilidad es visible: nótese, por ejemplo, la posibilidad que una misma empresa, operando servicios intramunicipales e intermunicipales, pueda amortizar los costos de sus equipos de mantenimiento en las planillas de los dos servicios, presentar los costos del control de caja en los dos servicios, etc.”⁵⁸

De acuerdo con las fuentes consultadas, existiría un umbral (o talla empresaria) a partir del cual las economías de escalas (manejo de flota, garaje, mantenimiento, etc.) dejan de ser relevantes.

Debe destacarse que resulta difícil establecer un número o rango preciso para dicho umbral, ya que depende de la disponibilidad y ubicación de los predios para concentrar los vehículos, los parámetros operativos, los recorridos y las modalidades de gerenciamiento y operación.

Superado dicho umbral las economías de escala dejan de existir y comienzan a surgir las deseconomías de escala, que son mitigadas mediante la implementación de diversas unidades de negocios.

A continuación se presentan las siguientes reflexiones sobre las principales ventajas y desventajas del proceso de concentración empresarial del APP en el AMBA.

La principal ventaja de la concentración (especialmente de la reducción del número de socios) es la profesionalización del sector que resulta necesaria para la incorporación de las nuevas tecnologías que establecen los marcos regulatorios. También la mejor coordinación de los vehículos y un gerenciamiento más profesional se facilitan con la concentración de las decisiones dentro de la empresa.

Por otra parte, el aumento del tamaño de las empresas permite una mayor flexibilización de la oferta para enfrentar cambios en la demanda (reasignando vehículos en los ramales y trayectos de mayor carga) y disminuir los riesgos.

La metodología de costos establece una tarifa técnica de una empresa representativa por agrupamiento tarifario y/o clúster. Esta tarifa técnica surge de dividir el costo por km por el índice de pasajeros km (IPK) de la empresa representativa. Sin embargo, una línea en particular puede tener un costo por km similar al de la empresa representativa pero un IPK mayor o menor. En el primer caso la línea tendrá un beneficio mayor al de la empresa representativa mientras que en el segundo el beneficio será menor e incluso puede sufrir pérdidas.

⁵⁷ Las economías de alcance surgen cuando es más eficiente producir dos bienes o servicios en forma conjunta que separadamente. De esta manera se explica la existencia de empresas multiproducto.

⁵⁸ Contreras y Mederios Dos Santos (1999), pag. 50

La concentración empresarial permite el desarrollo de empresas multilíneas o grupos empresarios. Mientras mayor cantidad de líneas cuente una empresa, mayores son las probabilidades de que el promedio de las tarifas técnicas de sus líneas se acerque al de la empresa representativa compensando los mayores beneficios de unas con los menores beneficios (y eventuales pérdidas) de otras. De esta manera, disminuye el riesgo de enfrentar una asimetría entre su tarifa técnica particular y la reconocida por la autoridad de aplicación.

El riesgo de la disminución de ingresos por variaciones en la demanda también disminuye al contar con una mayor cantidad de líneas compensándose las que sufren una merma con las que tienen un incremento. Debe destacarse, nuevamente, que la tarifa técnica reconoce las variaciones de la empresa representativa que pueden diferir respecto a las de una línea en particular.

A partir del establecimiento del esquema de subsidios existe un riesgo adicional resultante de la eventual pérdida que pueda sufrir una línea al verse perjudicada por cambios en la forma de distribuirlos. Nuevamente, contar con una mayor cantidad de líneas permite compensar las líneas que pierden con las que ganan.

Otro riesgo que surge de los subsidios son las eventuales demoras en el reconocimiento de las variaciones de costos y en el pago de los mismos. Debe destacarse que el pago puede demorarse más en unas jurisdicciones que en otras. Nuevamente, contar con líneas en las distintas jurisdicciones facilita las transferencias transitorias hacia las líneas que enfrentan una situación financiera más comprometida.

Por último, el mayor tamaño de la empresa permitiría obtener mejores precios por parte de los proveedores así como también condiciones de financiamiento ventajosas⁵⁹, especialmente en épocas de crisis y demoras en el pago de los subsidios. Además, existirían algunas pequeñas economías de escala en la operatoria de los garajes y el mantenimiento en talleres propios.

La principal desventaja de la concentración es la posibilidad de la captura de los reguladores. En este caso una gran empresa podría influir en los reguladores obteniendo modificaciones en sus recorridos y/o parámetros de operación para maximizar sus beneficios y no el bienestar general.

Por otra parte, también podría darse el caso de que surja una empresa que sea demasiado grande y si esta enfrentara una situación económica financiera absolutamente desfavorable, por su tamaño arrastraría a una porción de mercado muy importante: la que se encuentra bajo su responsabilidad. En este caso, la hipotética quiebra del grupo empresario podría significar una suspensión de los servicios de todo un corredor y la correspondiente interrupción del servicio público. Frente a esta situación las autoridades se verían “obligadas” a rescatar al grupo empresario mediante acceso a créditos blandos y/o mayores subsidios.

6.3. IMPLICANCIAS PARA LA REGULACIÓN

⁵⁹ Las condiciones financieras más ventajosas incluyen la posibilidad de otorgarse préstamos entre las distintas empresas del grupo empresario. Por otra parte un grupo empresario más grande cuenta con mayores excedentes (en términos absolutos) para financiar la adquisición de una determinada empresa.

Del análisis de las ventajas y desventajas surge que un determinado nivel de concentración⁶⁰ no es necesariamente malo (especialmente en un sector fuertemente regulado) y hasta podría ser deseable ya que facilitaría la incorporación de nuevas tecnologías, además de disminuir el riesgo empresarial, especialmente durante las crisis económicas. También podría facilitar la reestructuración del sistema, aunque esto es tema de ¿otro? debate. La existencia de un grupo mucho más grande que el resto podría frenar los intentos de reestructuración que afecten su ganancia.

En este sentido, debería realizarse un adecuado monitoreo del sector, especialmente de las posibles desventajas que pudiera ocasionar el surgimiento de grupos empresarios muy grandes que podrían tener consecuencias adversas para el sistema mediante su posible influencia en los marcos regulatorios y/o las autoridades regulatorias.

La concentración y el surgimiento de grandes grupos empresarios diversificados en distintos sectores económicos es un fenómeno que también se da en otros países latinoamericanos. Contreras y Medeiros Dos Santos(1999) señalan: “Cabe además resaltar el hecho de que, en el caso específico del Brasil y aunque pueda ser realidad también en otros países, la aparición de empresas de gran tamaño asociadas en grupos económicos operando en escala nacional y con gran diversificación en otros sectores de la economía, hace que se viabilice el fenómeno de una fuerte concentración empresarial aun cuando un análisis aislado de economías de escala, en el nivel de operación del servicio de transporte, apuntaría hacia el hecho de que los operadores, por racionalidad económica, no buscarían tener ese comportamiento en forma lineal como parte de su estrategia empresarial”.

Por otra parte un sector excesivamente atomizado dificulta la implementación de nuevas tecnologías⁶¹ y la profesionalización del sector.

Respecto a la regularidad de los servicios, Rogat señala: “.....las estructuras de funcionamiento inadecuado y el tamaño de la empresa, pueden ser otro factor, ya que es más difícil proveer servicios regulares cuando dichos servicios son prestados por un gran número de pequeños operadores que trabajan independientemente”.⁶²

Con relación a la cobertura de los servicios el mismo autor señala que “las estructuras de operación inapropiadas o el tamaño de la empresa también puede ser significativo: en donde hay varios pequeños operadores, particularmente en donde la regulación del servicio es débil, es poco probable que cuenten con la experticia para tomar ventaja de nuevas oportunidades comerciales que se presentan gracias al desarrollo de la ciudad. Es más probable que los grandes operadores sean más conscientes de dichas oportunidades”⁶³.

⁶⁰ Debe destacarse que si se analiza una línea en particular, para determinados pares de orígenes y destino, dicha línea podría ser monopólica (caso extremo de concentración). De todas maneras al ser el sector regulado tanto en su tarifa como en sus condiciones operativas no debería ser algo preocupante siempre y cuando la regulación sea efectiva.

⁶¹ Un sector excesivamente atomizado (como por ejemplo en la sociedad de componentes) dificulta la incorporación de nueva tecnología. En este sentido existiría un cierto umbral (cantidad de vehículos) a partir del cual se facilita la incorporación de nueva tecnología (por ejemplo el costo de un sistema de gestión de flota se prorratea en una mayor cantidad de vehículos). Esto no se significa que la existencia de grandes grupos sea una condición necesaria para la incorporación de cambios tecnológicos

⁶² Rogat (2009)

⁶³ Rogat (2009)

7. LAS REFLEXIONES FINALES

Del desarrollo del trabajo

- El disparador de esta investigación fueron los Informes de la AGN sobre la conformación empresarial en el sector de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de los años 2012 y 2019, y su consecuencia directa que fue la Resolución de la Secretaría de Gestión del Transporte N° 181, de diciembre de 2019.
- Partiendo de un análisis sobre la concentración del sector, en el que ya había trabajado uno de los autores de esta investigación⁶⁴, y que mostraba los errores que contenía el informe de la AGN acerca de la concentración existente en 2018, se profundizó ese análisis extendiéndose para los años 2000, 2005, 2009, 2012, 2015 y 2019, además de 2018.
- Determinar la composición del capital empresario para todos esos años en las 3 jurisdicciones fue una tarea arqueológica de consultas de diversas fuentes, lectura de artículos escritos en publicaciones de aficionados dedicadas, principalmente, a los colectivos de la RMBA, etc. Los resultados alcanzados fueron consistentes y sólo con ellos se hubiera justificado la elaboración de un informe, el más abarcador hecho hasta la actualidad; pero la investigación no quedó allí.
- Los análisis del comportamiento de las variables analizadas para cada año de la serie añadieron nuevos debates al nudo original de la investigación, enriqueciéndolo con diversas aristas que, en conjunto, permitieron contar con un nuevo análisis sobre la evolución del sector.
- Preguntas relacionadas con las consecuencias que podría traer la concentración del capital empresario en el desempeño de la actividad fueron muy enriquecedoras, sobre todo al ser discutidas con tantos especialistas (académicos, funcionarios, empresarios, etc., locales y del exterior).
- Entre otras cuestiones se discutieron estos temas: ¿Hay posibilidades de captación del sector público por parte del sector empresario concentrado? ¿Existen economías de escala en la actividad que operan como incentivo para encarar procesos de ampliación del capital? ¿Qué estrategias empresarias (modelos de negocio, en la expresión popularizada en los últimos años) se encuentran detrás de cada grupo? ¿Cuál es y ha sido la relación entre los transportistas y el sector regulador a lo largo de los años? ¿Cómo fue el comportamiento empresario antes y después de la implementación de los subsidios en el año 2002?

Del proceso de concentración

- Una precondition del proceso de concentración, tal como fuera mencionado, fue pasar de un estadio de amplia dispersión del capital y de las decisiones empresarias en cada empresa a la emergencia de un pequeño grupo de socios mayoritarios con capacidad de decisión más concentrada.
- El proceso de concentración del que surgieron diversos grupos económicos mostró que las estrategias e intereses empresarios no son lo suficientemente convergentes como para poder contener a los transportistas, y a sus empresas líderes, en una misma organización empresarial. La dispersión de Cámaras que operan en la RMBA dan cuenta

⁶⁴ Esta parte del trabajo fue coordinada por Antonio Cortés quien ha estado trabajando la temática de la concentración de los colectivos desde hace varios años.

de ello: el grupo D.O.T.A. (C.E.T.U.B.A.), el grupo La Nueva Metrópol (A.A.E.T.A.), el grupo Ideal San Justo (A.C.T.A.), el grupo M.O.T.S.A. (C.E.U.T.U.P.B.A.), el grupo M.O.Q.S.A. (C.T.P.B.A.) y el grupo Línea 216 (C.E.A.P.).

- Las sucesivas crisis que experimentó el sector provocaron la extinción de una gran cantidad de empresas. Debido a que la mayoría de las líneas debían mantenerse por razones de servicio público, estas pasaron a ser operadas en casi todos los casos por las empresas existentes. De esta manera, las empresas que sobreviven (en general los grupos más grandes) van aumentando su tamaño al absorber las líneas de las empresas que dejan de operar.
- El sector en la RMBA es uno de los más grandes del mundo. Pero no es una unidad homogénea. Hay lugar para grandes grupos y lugares, territorios, donde las pequeñas empresas pueden mostrar un buen desempeño.
- Dadas las barreras formales⁶⁵ e informales existentes, son pocas las “nuevas” empresas que ingresaron al sector. En los pocos casos fueron grupos empresarios que ya prestaban servicios de autotransporte público de pasajeros en el interior del país y que, además, trajeron a la RMBA una cultura organizacional centralizada en la propiedad del capital, diferente a la que regía aún en las empresas incumbentes.
- Cada línea es un monopolio en sí mismo en cuanto a su diagramación del recorrido: no coexisten otras líneas con idéntico recorridos. De esa forma, la concentración implica el agregado de varios monopolios.

Del rol del Estado

- Si bien se registró un proceso de concentración⁶⁶, este partió de niveles sumamente bajos manteniendo el mercado su categoría de “no concentrado”. Al respecto, y sobre todo con los valores registrados, no se puede afirmar que el incremento de la concentración haya generado inconvenientes desde el punto de vista de la regulación.
- El Estado tiene un rol en este proceso a través de las normas, de los subsidios, etc. La profesionalización y formalización del sector, así como las mejoras tecnológicas introducidas por la regulación habrían promovido la concentración.
- Si bien el Estado en la búsqueda de una mayor formalidad y profesionalidad del sector ha contribuido a la concentración, no existen evidencias de captación de la autoridad por parte de los regulados.
- A mayor desregulación del mercado, mayor dispersión de la oferta. El número de incumbentes decrece con el aumento de las capacidades estatales para regular, fiscalizar y planificar al sector
- Salvo pocas excepciones, las autoridades provinieron del sector político; no de las cámaras o gremios de los colectivos.

De las economías de escala

- De acuerdo a las entrevistas realizadas existirían ciertas economías de escala (manejo de flota, garaje, mantenimiento, etc.). De todas maneras, estas serían relevantes hasta llegar

⁶⁵ Una de las barreras para ingresar al sector es la necesidad de contar con el inmueble correspondiente al garaje para la operación de los servicios

⁶⁶ En los casi 20 años analizados, el HHI se ha incrementado en un 263% si se considera al parque como variable de análisis, y un 106% en el caso de los km recorridos

a un determinado umbral⁶⁷, superado el cual las economías de escala dejarían de existir y comenzarían a surgir las deseconomías de escala, las que son mitigadas mediante la implementación de diversas unidades de negocios.

- Sí se pueden verificar economías de alcance al aprovechar algunos activos de manera más eficiente, como las terminales, o ganancia en eficiencia gerencial y en respaldos financieros para el equipamiento, o en el establecimiento de contratos de largo plazo con sus proveedores.
- Una empresa que opera muchas líneas puede obtener economías de contar con un único taller y un único lugar de guarda, por ejemplo en términos de costo de vigilancia. Pero claramente esto producirá el incremento de kilometraje improductivo.
- Las empresas tienen un dimensionamiento dado para un dado nivel de actividad. El crecimiento en tamaño, por adquisición de nuevas líneas, por ejemplo, tal vez la obligue a ampliar los inmuebles con los que opera si las nuevas unidades superan las posibilidades de atención contempladas en el “layout” anterior.
- Análisis más profundos sobre los costos podrían permitir ver si efectivamente hay economías de escala en la actividad y la cuantía de las mismas.

De las estrategias empresarias

- La concentración empresarial permite el desarrollo de empresas multilíneas o grupos empresarios. Mientras mayor cantidad de líneas cuente una empresa, mayores son las probabilidades de que el promedio de las tarifas técnicas de sus líneas se acerque al de la empresa representativa considerada en la determinación de costos, tarifas y subsidios, compensando los mayores beneficios de unas con los menores beneficios (y eventuales pérdidas) de otras. De esta manera, disminuye el riesgo de enfrentar una asimetría entre su tarifa técnica particular y la reconocida por la autoridad de aplicación.
- La integración vertical probablemente sea una de las variables explicativas de la concentración. La alianza estratégica entre prestadores de servicios y proveedores permitiría un suministro conveniente para los primeros y una ampliación del mercado para los segundos⁶⁸. D.O.T.A. es el paradigma de integración vertical en el sector, teniendo sus principales accionistas una participación mayoritaria en la concesionaria oficial Agrale en Argentina, en la compañía de seguros Argos y en la fábrica de carrocerías Todobus. Su crecimiento en el APP contribuyó a la expansión de sus otras unidades de negocios.
- También el proceso denota, en algunos grupos, la defensa de la territorialidad como en el grupo Ideal de San Justo o M.O. 45.
- Pero el modelo de negocios no es homogéneo. Los grupos empresarios crecen llevando sus “bienes y males”, aunque hay una tendencia a un mejor gerenciamiento.
- Para las empresas del interior, el ingreso a la RMBA les permite acceder a un mercado con mayores posibilidades de expansión en un mismo aglomerado urbano, hecho que no es posible en sus ciudades de origen o se encuentra muy limitado.

⁶⁷ No ha sido posible establecerlo fehacientemente a partir de la información disponible. Un análisis pormenorizado al respecto puede ser objeto de otra investigación.

⁶⁸ En Santiago de Chile (siguiendo el modelo de Singapur) separan a los sectores clave del mercado: proveedores de buses, de terminales y de servicios de transporte. Esto tiene por objeto reducir las barreras a la entrada y mejorar la competencia del sector. Además permite la caducidad de las empresas que no alcancen el desempeño mediante una simple reasignación que no afecta la calidad del servicio que recibe el usuario.

De las cosas que se deberían hacer

- El trabajo concluye en que la Autoridad de Aplicación debería conocer fehacientemente cuál es el nivel de concentración existente tanto en la prestación de servicios como en la relación de las operadoras con los proveedores de equipos y tecnologías.
- En este trabajo no se pudo valorar si la calidad de los servicios mejoró, o no, a medida en que avanzaba el proceso de concentración, de manera tal que nada se dice al respecto. De obtener información sistemática y confiable de los niveles de calidad de cada grupo se podría evaluar las ventajas o desventajas en este sentido.
- Ello permitiría dar cumplimiento de la Res 181/2019, que sería deseable y necesario que se ampliara a todas las jurisdicciones de la RMBA.
- Generar indicadores que permitan correlacionar el nivel de concentración con parámetros asociados a la calidad de servicio, situación económico financiera, entre otros.
- Se debería diseñar una estrategia de modernización del sector y a través de concursos públicos sistemáticos y frecuentes conducirlo hacia el nivel de concentración que la Autoridad considere conveniente.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Auditoría General de la Nación (2012). Conformación empresarial del sector de transporte automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional. Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos. Departamento Control Sector Transporte. Buenos Aires, Argentina.
- Auditoría General de la Nación (2019). 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). Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos. Departamento Control Sector Transporte. Buenos Aires, Argentina.
- Brasileiro, Anisio (1996). Do artesanato à gestão empresarial das empresas privadas de ônibus urbanos no Brasil. En Ônibus urbano. Reglamentação e mercados. LGE. Brasília. Brasil.
- Brasileiro, Anisio y Medeiros dos Santos, Enilson (1996). Concentração em mercados de ônibus urbano no Brasil: uma análise empírica. En Ônibus urbano. Reglamentação e mercados. LGE. Brasília. Brasil.
- Brasileiro, Anisio, Ocaña, Rosa y Lima Neto, Oswaldo. (1996). Estruturas das empresas de transportes urbanos da América Latina: ensinamentos de Caracas e Recife. LGE. Brasília. Brasil.
- Comunidad Europea (2004). Directrices sobre la evaluación de las concentraciones horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas. Disponible en: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:031:0005:0018:es:PDF>
- Contreras, Carlos Alberto y Medeiros dos Santos, Enilson (1999). El binomio economías de escala/concentración empresarial: consideraciones sobre su presencia en el transporte por bus. Urbana 25/1999.
- Gutiérrez, Andrea (2004). Concentración empresarial y eficiencia en el autotransporte urbano de Buenos Aires. Revista Eure. Volumen XXX, Nº 91. Santiago de Chile, Chile.
- Henry, Etienne y Pacheco, Regina (1993): Grosse enterprise Priveé versus Politique Locale Réglementaire du Transport Urbain. VIth Conference on Urban Transport in Developing Countries. Túnez.
- Krantzer, Guillermo y Sánchez, Jorge (1993). Cambio organizacional empresario en el autotransporte urbano de Buenos Aires. Anales del VI Congreso Latinoamericano de Transporte Público. San José de Costa Rica.
- Krantzer, Guillermo y Sánchez, Jorge (1995). Una indagación sobre el transporte automotor en Buenos Aires. Maduración del sistema y concentración empresarial. CoNTA. Buenos Aires. Argentina
- Muller, Alberto (2010). Marco regulatorio para el transporte colectivo urbano. Reseña y opciones. Revista Transporte y Territorio Nº 2. Universidad de Buenos Aires.
- Pérez, Verónica y Jorge Sánchez (2020). La relación Estado-mercado en la configuración del autotransporte público colectivo de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1928-2018). Revista Perspectivas de Políticas Públicas vol. 9 Nº 18: 319-343. Lanús, Argentina.
- Rogat, Jorge (2009). Regulación y planificación de buses en América Latina. UNEP (Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente)

- Scartaccini, Alejandro (2009). Perdiendo el color. BusARG.com.ar Buenos Aires, Argentina. <http://www.busarg.com.ar/colores.htm>
- Schiavi, Alejandro (2003) De arena política a actor principal. Reconstruyendo la estatalidad en el transporte automotor. Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad. Estado y Administración. Córdoba, Argentina.
- Trasmonte, Aníbal (2006). El fin de TBA. BusARG.com.ar Buenos Aires, Argentina. http://www.busarg.com.ar/abril09_tba.htm
- Unidad Ejecutora Especial Temporaria, Ministerio de Transporte (2019). Informe Técnico. Modernización de la red de colectivos de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.
- U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission (2010). Horizontal Merger Guidelines. Disponible en <https://www.ftc.gov/sites/default/files/attachments/merger-review/100819hmg.pdf>

9. ANEXO 1: LAS COMPENSACIONES

El cuadro resume la participación de los fondos asignados a cada línea en relación a sus respectivos clúster.

Los esquemas corresponden a los siguientes períodos:

1. De enero a noviembre 2018
2. De diciembre 2018 a abril 2019
3. De mayo a diciembre 2019

En la última columna se detalla la variación en la participación entre los esquemas A y C. Y ese dato debe apreciarse considerando que en la actualidad⁶⁹ las compensaciones tarifarias representan, aproximadamente y en promedio, el 65% de los ingresos de los operadores del AMBA.

Tabla 32 Variación de participación en las compensaciones por línea

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
D.F.I	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.	115	5,6%	4,8%	4,5%	Bajó su participación en un 19,0%
D.F.I	EMPRESA DE TRANSPORTES AUT. 12 DE OCTUBRE S A	7	5,2%	4,4%	4,1%	Bajó su participación en un 21,9%
D.F.I	TRANSPORTES COLEGALES SACI	42	5,9%	6,6%	7,3%	Subió su participación en un 24,4%
D.F.I	TRANSPORTES NUEVE DE JULIO S.A.	109	6,5%	6,3%	6,1%	Bajó su participación en un 5,9%
D.F.I	COLECTIVEROS UNIDOS SOCIEDAD ANONIMA C U S A	106	7,9%	8,2%	8,9%	Subió su participación en un 11,8%
D.F.I	EMPRESA DE TRANSPORTE TTE GRAL ROCA SA	108	5,5%	5,2%	4,6%	Bajó su participación en un 15,0%
D.F.I	LINEA DE MICROMNIBUS 47 SOCIEDAD ANONIMA	47	7,1%	6,8%	6,5%	Bajó su participación en un 8,5%
D.F.I	TRANSPORTES SOL DE MAYO C.I.S.A.	4	5,9%	5,5%	4,7%	Bajó su participación en un 20,4%
D.F.I	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S A C I	76	5,6%	5,7%	5,4%	Bajó su participación en un 3,8%
D.F.I	TRANSPORTES RIO GRANDE SACIF	5	8,1%	7,6%	7,1%	Bajó su participación en un 12,8%
D.F.I	JUAN B. JUSTO S.A.T.C.I.	34	7,9%	9,7%	11,0%	Subió su participación en un 39,6%
D.F.I	DOTA SA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	44	5,6%	6,0%	6,1%	Subió su participación en un 8,1%
D.F.I	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	25	5,2%	5,0%	4,9%	Bajó su participación en un 6,1%
D.F.I	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	84	5,3%	5,6%	5,5%	Subió su participación en un 3,5%
D.F.I	NUDO SA	50	5,9%	5,7%	5,6%	Bajó su participación en un 6,2%
D.F.I	NUDO SA	107	6,7%	7,0%	7,7%	Subió su participación en un 15,1%
D.F.II	MODO S.A.	90	20,4%	20,2%	19,1%	Bajó su participación en un 6,0%
D.F.II	COLECTIVEROS UNIDOS SOCIEDAD ANONIMA C U S A	99	21,7%	22,4%	23,9%	Subió su participación en un 10,4%
D.F.II	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.	61	10,2%	12,1%	12,2%	Subió su participación en un 19,2%
D.F.II	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.	62	10,7%	13,1%	13,5%	Subió su participación en un 26,1%
D.F.II	TRANSPORTES RIO GRANDE SACIF	23	16,9%	14,6%	14,5%	Bajó su participación en un 14,5%
D.F.II	NUDO SA	6	20,2%	17,6%	16,8%	Bajó su participación en un 16,6%
D.F.III	MODO S.A.	151	18,0%	19,7%	20,7%	Subió su participación en un 15,4%
D.F.III	TRANSPORTES SARGENTO CABRAL SOCIEDAD COLECTIVA	102	13,9%	12,7%	11,8%	Bajó su participación en un 14,9%
D.F.III	MICROOMNIBUS BARRANCAS DE BELGRANO S. A.	118	16,8%	15,8%	14,5%	Bajó su participación en un 14,0%
D.F.III	LA NUEVA METROPOL SATA CI	65	17,8%	17,8%	19,2%	Subió su participación en un 8,0%
D.F.III	VUELTA DE ROCHA SA	64	16,9%	17,8%	16,8%	Bajó su participación en un 0,4%
D.F.III	17 DE AGOSTO S.A.	26	16,7%	16,2%	17,0%	Subió su participación en un 1,7%
D.F.IV	TRANSPORTES AUTOMOTORES CALLAO SA	12	23,1%	23,3%	24,0%	Subió su participación en un 3,7%
D.F.IV	TRANSPORTES SANTA FE S.A.C.E.I.	39	24,9%	25,2%	25,1%	Subió su participación en un 1,0%
D.F.IV	TRANSPORTES SESENTA Y OCHO SRL	68	22,2%	23,2%	23,0%	Subió su participación en un 4,0%
D.F.IV	NUEVOS RUMBOS S.A.	132	29,8%	28,4%	27,9%	Bajó su participación en un 6,6%
S.G.I.I	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	79	2,6%	1,7%	1,8%	Bajó su participación en un 32,4%
S.G.I.I	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	177	2,4%	2,1%	2,1%	Bajó su participación en un 14,5%
S.G.I.I	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.	100	3,1%	3,1%	3,2%	Subió su participación en un 5,3%

⁶⁹ Se considera el periodo anterior al inicio de la pandemia del COVID-19, según datos de la Resolución MT N°91/2020.

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
S.G.I.I	LOS CONSTITUYENTES SAT	87	2,3%	2,1%	2,0%	Bajó su participación en un 14,6%
S.G.I.I	MICRO OMNIBUS 45 S.A.C.I.F.	45	3,0%	3,0%	3,0%	Bajó su participación en un 0,7%
S.G.I.I	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	166	3,3%	3,7%	3,8%	Subió su participación en un 13,8%
S.G.I.I	SARGENTO CABRAL S.A. DE TRANSPORTES	136	2,5%	2,4%	1,9%	Bajó su participación en un 23,5%
S.G.I.I	SARGENTO CABRAL S.A. DE TRANSPORTES	182	3,6%	3,0%	2,9%	Bajó su participación en un 21,1%
S.G.I.I	S A EXPRESO SUDOESTE SAES	85	4,4%	4,5%	4,6%	Subió su participación en un 5,8%
S.G.I.I	EXPRESO SAN ISIDRO S.A.T.C.I.F.I.	168	3,2%	3,5%	3,6%	Subió su participación en un 10,9%
S.G.I.I	MICRO OMNIBUS SUR SA	160	3,9%	3,9%	4,2%	Subió su participación en un 7,1%
S.G.I.I	LINEA 213 SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE	53	4,9%	5,5%	5,3%	Subió su participación en un 7,3%
S.G.I.I	EMPRESARIOS TRANSPORTE AUTOMOTOR PASAJEROS S A	24	3,0%	3,3%	3,7%	Subió su participación en un 21,7%
S.G.I.I	LINEA 71 S.A.	71	3,6%	3,5%	3,4%	Bajó su participación en un 5,1%
S.G.I.I	CARDENAS S.A.	126	3,0%	3,3%	3,4%	Subió su participación en un 12,0%
S.G.I.I	EMPRESA DE TRANSP. MICROOMNIBUS SAENZ PEÑA SRL	92	3,5%	3,7%	3,8%	Subió su participación en un 7,5%
S.G.I.I	TRANSPORTE LARRAZABAL CISA	117	3,1%	3,0%	3,0%	Bajó su participación en un 3,1%
S.G.I.I	TRANSPORTE LARRAZABAL CISA	161	4,4%	4,1%	3,9%	Bajó su participación en un 11,5%
S.G.I.I	TRANSPORTE LARRAZABAL CISA	188	3,6%	3,3%	3,2%	Bajó su participación en un 12,0%
S.G.I.I	4 DE SEPTIEMBRE SATCP	37	3,2%	3,4%	3,8%	Subió su participación en un 18,1%
S.G.I.I	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S A C I	91	3,0%	3,0%	2,9%	Bajó su participación en un 3,5%
S.G.I.I	COMPAÑIA MICROOMNIBUS LA COLORADA SACI	178	4,3%	4,6%	4,2%	Bajó su participación en un 3,8%
S.G.I.I	TRANSPORTES RIO GRANDE SACIF	8	3,3%	3,5%	3,9%	Subió su participación en un 19,2%
S.G.I.I	TRANSPORTES AVENIDA BERNARDO ADER S.A.	130	3,5%	3,8%	4,0%	Subió su participación en un 14,6%
S.G.I.I	ROCARAZA SA	31	3,8%	4,2%	4,3%	Subió su participación en un 14,3%
S.G.I.I	DUVI S.A.	86	5,8%	5,2%	4,5%	Bajó su participación en un 22,2%
S.G.I.I	ALMAFUERTE S.A.T.A.C.I.	55	2,9%	2,9%	2,9%	Subió su participación en un 0,3%
S.G.I.I	TRANSPORTES ALMIRANTE BROWN S.A.	33	3,3%	3,4%	3,5%	Subió su participación en un 4,8%
S.G.I.I	DOTA SA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	101	3,3%	3,3%	3,4%	Subió su participación en un 3,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.	134	2,1%	2,3%	2,3%	Subió su participación en un 7,5%
S.G.I.II	LA CABAÑA S.A.	172	2,0%	2,0%	1,9%	Bajó su participación en un 5,0%
S.G.I.II	LA CABAÑA S.A.	174	2,5%	2,4%	2,5%	Bajó su participación en un 1,1%
S.G.I.II	EXPRESO LOMAS S.A.	112	1,3%	0,9%	0,5%	Bajó su participación en un 57,4%
S.G.I.II	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	119	0,0%	0,0%	0,4%	No corresponde
S.G.I.II	EXPRESO LOMAS S.A.	165	3,4%	2,6%	0,5%	Bajó su participación en un 84,2%
S.G.I.II	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	164	0,0%	0,0%	1,3%	No corresponde
S.G.I.II	LOS CONSTITUYENTES SAT	78	2,8%	2,8%	2,9%	Subió su participación en un 3,5%
S.G.I.II	LOS CONSTITUYENTES SAT	111	2,7%	2,3%	2,3%	Bajó su participación en un 17,0%
S.G.I.II	LOS CONSTITUYENTES SAT	127	2,1%	1,9%	1,8%	Bajó su participación en un 14,6%
S.G.I.II	BERNARDINO RIVADAVIA S.A.T.A.	63	2,4%	2,6%	2,8%	Subió su participación en un 19,1%
S.G.I.II	BERNARDINO RIVADAVIA S.A.T.A.	113	2,8%	2,9%	3,1%	Subió su participación en un 9,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES AUTOMOTORES CALLAO SA	124	2,4%	2,5%	2,5%	Subió su participación en un 3,6%
S.G.I.II	SARGENTO CABRAL S.A. DE TRANSPORTES	163	1,3%	1,3%	1,3%	Bajó su participación en un 4,6%
S.G.I.II	EL PUENTE SAT	32	1,1%	1,1%	1,2%	Subió su participación en un 11,0%
S.G.I.II	EL PUENTE SAT	128	1,8%	1,8%	1,8%	Subió su participación en un 1,3%
S.G.I.II	EL PUENTE SAT	158	1,2%	1,1%	1,0%	Bajó su participación en un 13,4%
S.G.I.II	GENERAL PUEYRREDON S.A.T.C.I	110	2,8%	2,9%	3,1%	Subió su participación en un 11,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES QUIRNO COSTA SACEI.	103	2,4%	2,3%	2,2%	Bajó su participación en un 5,9%
S.G.I.II	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.	114	2,1%	2,6%	2,8%	Subió su participación en un 35,3%
S.G.I.II	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.	143	1,4%	1,7%	2,0%	Subió su participación en un 41,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES AUT. DE PASAJEROS SIGLO VEINTIUNO S.A.	181	2,0%	2,1%	2,2%	Subió su participación en un 9,5%
S.G.I.II	TRANSPORTES NUEVA CHICAGO C I S A	80	3,5%	3,9%	4,0%	Subió su participación en un 16,2%
S.G.I.II	EMPRESA DE TRANSPORTES PEDRO DE MENDOZA C.I.S.A.	29	2,9%	3,0%	3,0%	Subió su participación en un 4,4%
S.G.I.II	EMPRESA ANTARTIDA ARGENTINA S.A DE T	95	2,2%	2,0%	1,9%	Bajó su participación en un 15,5%
S.G.I.II	TRANSPORTES DEL TEJAR SA	67	2,3%	2,6%	2,9%	Subió su participación en un 22,7%
S.G.I.II	MICROOMNIBUS SAAVEDRA SATA CI	19	2,2%	2,1%	2,0%	Bajó su participación en un 11,5%
S.G.I.II	MICROOMNIBUS SAAVEDRA SATA CI	153	1,0%	1,0%	1,0%	Subió su participación en un 2,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES 270 S.A.	70	1,8%	1,7%	1,6%	Bajó su participación en un 12,5%
S.G.I.II	TRANSPORTE ESCALADA SA DE TRANSPORTES	169	1,6%	1,5%	1,4%	Bajó su participación en un 15,5%
S.G.I.II	TRANSPORTE ESCALADA SA DE TRANSPORTES	175	1,0%	1,0%	1,0%	Bajó su participación en un 4,0%
S.G.I.II	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S A C I	135	2,4%	2,3%	2,2%	Bajó su participación en un 6,0%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
S.G.I.II	EMPRESA DE TRANSPORTES AMERICA SAC.E I	105	2,5%	2,9%	3,2%	Subió su participación en un 25,6%
S.G.I.II	TRANSP VEINTIDOS DE SEPTIEMBRE S A C	2	2,4%	2,6%	2,5%	Subió su participación en un 3,8%
S.G.I.II	LINEA 17 S.A.	17	3,3%	3,7%	3,9%	Subió su participación en un 19,5%
S.G.I.II	LINEA 22 S.A.	22	2,2%	2,1%	2,0%	Bajó su participación en un 7,4%
S.G.I.II	LINEA 10 S.A.	10	2,5%	2,4%	2,4%	Bajó su participación en un 4,9%
S.G.I.II	UNION TRANSPORTISTAS DE EMPRESAS S.A.	46	1,9%	2,1%	2,0%	Subió su participación en un 3,8%
S.G.I.II	ROCARAZA SA	146	2,5%	2,5%	2,6%	Subió su participación en un 4,1%
S.G.I.II	ERSA URBANO S.A.	184	1,6%	1,5%	1,3%	Bajó su participación en un 18,9%
S.G.I.II	ERSA URBANO S.A.	133	1,9%	1,9%	2,2%	Subió su participación en un 12,9%
S.G.I.II	ERSA URBANO S.A.	140	1,8%	1,7%	1,8%	Subió su participación en un 3,6%
S.G.I.II	TRANSPORTES 1º DE SEPTIEMBRE SA	93	2,4%	1,9%	1,8%	Bajó su participación en un 24,7%
S.G.I.II	AZUL S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	41	3,1%	3,4%	3,5%	Subió su participación en un 11,0%
S.G.I.II	MAYO SOCIEDAD ANONIMA TRANSPORTE AUTOMOTOR	141	2,4%	2,5%	2,3%	Bajó su participación en un 3,2%
S.G.I.II	MAYO SOCIEDAD ANONIMA TRANSPORTE AUTOMOTOR	36	1,0%	0,7%	0,7%	Bajó su participación en un 27,9%
S.G.I.II	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	9	2,8%	2,8%	2,7%	Bajó su participación en un 3,3%
S.G.I.II	NUDO SA	150	2,3%	2,1%	1,9%	Bajó su participación en un 18,3%
S.G.I.III	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	74	8,0%	9,6%	10,7%	Subió su participación en un 33,4%
S.G.I.III	MICRO OMNIBUS 45 S.A.C.I.F.	154	2,6%	2,9%	3,0%	Subió su participación en un 14,9%
S.G.I.III	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.	185	9,5%	7,6%	6,9%	Bajó su participación en un 27,7%
S.G.I.III	EL PUENTE SAT	75	6,2%	5,8%	5,9%	Bajó su participación en un 4,5%
S.G.I.III	TRANSPORTE LARRAZABAL CISA	20	9,4%	10,2%	10,8%	Subió su participación en un 15,4%
S.G.I.III	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S A C I	56	12,8%	14,1%	14,4%	Subió su participación en un 12,5%
S.G.I.III	TRANSPORTE LÍNEA 123 S.A.	123	7,7%	8,1%	8,1%	Subió su participación en un 5,2%
S.G.I.III	TRANSPORTES SAN CAYETANO S.A.C.	1	8,5%	8,2%	8,0%	Bajó su participación en un 5,8%
S.G.I.III	GRUPO LINEA 179 S.A.	179	9,4%	9,8%	10,6%	Subió su participación en un 12,5%
S.G.I.III	DUVI S.A.	193	5,2%	5,1%	5,0%	Bajó su participación en un 4,6%
S.G.I.III	BUS DEL OESTE S.A.	97	11,9%	10,3%	9,1%	Bajó su participación en un 23,8%
S.G.I.III	BUENOS AIRES BUS S.A.	49	8,7%	8,3%	7,5%	Bajó su participación en un 13,5%
S.G.I.IV	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANCI	159	16,6%	15,7%	15,5%	Bajó su participación en un 6,6%
S.G.I.IV	EXPRESO QUILMES SA	98	8,9%	9,4%	9,8%	Subió su participación en un 10,5%
S.G.I.IV	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.	96	12,9%	13,0%	12,3%	Bajó su participación en un 5,1%
S.G.I.IV	EMPRESA DE TRANSPORTE TTE GRAL ROCA SA	21	15,5%	14,8%	14,6%	Bajó su participación en un 6,0%
S.G.I.IV	LA VECINAL DE MATANZA SACI DE MICROOMNIBUS	180	10,1%	10,8%	10,8%	Subió su participación en un 6,6%
S.G.I.IV	TRANSPORTES SUR NOR CISA	15	8,6%	9,5%	9,5%	Subió su participación en un 10,9%
S.G.I.IV	EL NUEVO HALCON SA	148	14,3%	12,6%	12,2%	Bajó su participación en un 14,7%
S.G.I.IV	DOTA SA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	28	13,1%	14,2%	15,4%	Subió su participación en un 17,2%
S.G.I.KM	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	51	13,2%	12,2%	13,1%	Bajó su participación en un 1,1%
S.G.I.KM	EXPRESO GENERAL SARMIENTO S. A.	176	32,3%	34,5%	35,8%	Subió su participación en un 10,8%
S.G.I.KM	MICRO OMNIBUS NORTE SOCIEDAD ANONIMA	60	54,5%	53,3%	51,1%	Bajó su participación en un 6,1%
S.G.I.V	MICROOMNIBUS CIUDAD DE BUENOS AIRES SATCI	59	47,1%	47,3%	46,2%	Bajó su participación en un 1,9%
S.G.I.V	EMPRESA TANDILENSE S A C I F I Y DE S.	152	52,9%	52,7%	53,8%	Subió su participación en un 1,7%
S.G.II	TRANSPORTES ATLANTIDA S.A.C.	57	35,5%	38,2%	35,5%	Bajó su participación en un 0,1%
S.G.II	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.	129	23,2%	22,0%	23,8%	Subió su participación en un 2,4%
S.G.II	LINEA EXPRESO LINIERS S.A.	88	11,4%	9,2%	9,0%	Bajó su participación en un 21,5%
S.G.II	LA NUEVA METROPOL SATACI	194	19,6%	20,1%	20,9%	Subió su participación en un 6,8%
S.G.II	LA NUEVA METROPOL SATACI	195	10,2%	10,5%	10,8%	Subió su participación en un 5,9%
U.M.A.I	LA CABAÑA S.A.	LM624	5,6%	5,7%	5,9%	Subió su participación en un 4,8%
U.M.A.I	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.	LM621	7,5%	6,9%	6,3%	Bajó su participación en un 16,7%
U.M.A.I	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	QU585	3,8%	4,2%	4,0%	Subió su participación en un 7,2%
U.M.A.I	TRANSPORTES UNIDOS DE MERLO S.AC.I.I.	ME500	8,5%	9,1%	9,5%	Subió su participación en un 11,4%
U.M.A.I	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	LM622	6,3%	6,8%	6,8%	Subió su participación en un 9,3%
U.M.A.I	MICRO OMNIBUS GENERAL PACHECO S.A.	TI721	7,4%	7,3%	6,8%	Bajó su participación en un 8,1%
U.M.A.I	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	SM670	6,7%	7,6%	7,7%	Subió su participación en un 16,0%
U.M.A.I	LA PRIMERA DE GRAND BOURG S.A.T.C.I.	SM740	5,2%	5,2%	5,9%	Subió su participación en un 13,1%
U.M.A.I	EMPRESA CIUDAD DE SAN FERNANDO S.A.	SF710	3,8%	3,5%	3,2%	Bajó su participación en un 15,4%
U.M.A.I	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	AB506	4,2%	3,9%	3,7%	Bajó su participación en un 10,5%
U.M.A.I	EMPRESA DE TRANSPORTES EL LITORAL S.A.	JP749	5,0%	5,0%	5,2%	Subió su participación en un 3,2%
U.M.A.I	EMPRESA 501 S.A.	AB501	6,0%	5,3%	5,0%	Bajó su participación en un 17,6%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
U.M.A.I	EMPRESA J.M. EZEIZA S.R.L.	EZ518	7,5%	7,2%	6,6%	Bajó su participación en un 12,5%
U.M.A.I	EXPRESO LA PLATA BUENOS AIRES SA	LP53A	7,4%	7,4%	7,7%	Subió su participación en un 3,8%
U.M.A.I	YITOS S.A.	LZ543	3,0%	3,3%	3,6%	Subió su participación en un 19,8%
U.M.A.I	AUTOBUSES BS AS SRL- TTE LARRAZABAL SRL- UT	AB514	5,3%	4,2%	3,8%	Bajó su participación en un 28,1%
U.M.A.I	C.O.S.A. COMPAÑIA DE TRANSPORTE VECINAL S.A. UT	ME503	6,8%	7,5%	8,3%	Subió su participación en un 21,5%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANC	BE603	2,7%	2,6%	2,6%	Bajó su participación en un 3,4%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANC	BE619	1,7%	1,8%	1,8%	Subió su participación en un 8,7%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANC	QU584	1,6%	1,5%	1,5%	Bajó su participación en un 5,4%
U.M.A.II	FUERTE BARRAGAN S A DE TRANSPORTE ICIF	LP506	1,9%	1,8%	2,0%	Subió su participación en un 5,1%
U.M.A.II	LA CABAÑA S.A.	MO635	0,9%	1,2%	1,4%	Subió su participación en un 62,2%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS PRIMERA JUNTA S.A.	FV501	0,3%	0,4%	0,4%	Subió su participación en un 23,2%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS PRIMERA JUNTA S.A.	FV504	0,6%	0,6%	0,5%	Bajó su participación en un 16,0%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS PRIMERA JUNTA S.A.	QU583	1,2%	1,3%	1,2%	Subió su participación en un 3,3%
U.M.A.II	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	IT504	0,4%	0,2%	0,1%	Bajó su participación en un 70,9%
U.M.A.II	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	MO634	3,3%	2,9%	2,8%	Bajó su participación en un 15,8%
U.M.A.II	SARGENTO CABRAL S.A. DE TRANSPORTES	JP741A	1,4%	1,3%	1,4%	Bajó su participación en un 2,2%
U.M.A.II	UNION PLATENSE S.R.L.	LP501	2,6%	2,7%	2,9%	Subió su participación en un 9,0%
U.M.A.II	UNION PLATENSE S.R.L.	LP502	1,7%	1,9%	2,1%	Subió su participación en un 23,7%
U.M.A.II	UNION PLATENSE S.R.L.	LP520	1,9%	2,0%	2,2%	Subió su participación en un 15,2%
U.M.A.II	LA VECINAL DE MATANZA SACI DE MICROOMNIBUS	LM630	2,1%	2,1%	2,0%	Bajó su participación en un 3,7%
U.M.A.II	COMPAÑIA ANDRADE EMP. DE TRANSPORTE DE PAS. S.R.L.	LA523	0,8%	0,6%	0,4%	Bajó su participación en un 42,7%
U.M.A.II	EMPRESA MICROOMNIBUS LARROQUEL.548	LZ548	1,1%	1,0%	0,9%	Bajó su participación en un 20,5%
U.M.A.II	CIA LA PAZ AMADOR MOURE SACIFIYA	LZ542	1,6%	1,7%	1,8%	Subió su participación en un 18,9%
U.M.A.II	CIA LA PAZ AMADOR MOURE SACIFIYA	LZ551	0,9%	0,9%	1,4%	Subió su participación en un 52,7%
U.M.A.II	EXPRESO VILLA NUEVA S.A.	QU580	0,9%	1,0%	1,0%	Subió su participación en un 12,5%
U.M.A.II	EXPRESO VILLA NUEVA S.A.	QU582	2,3%	2,3%	2,4%	Subió su participación en un 5,6%
U.M.A.II	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	LM628	0,5%	0,5%	0,5%	Bajó su participación en un 0,3%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS AVENIDA S.A.	LA520	2,2%	2,0%	2,0%	Bajó su participación en un 7,8%
U.M.A.II	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	ES504B	0,1%	0,1%	0,1%	Subió su participación en un 16,6%
U.M.A.II	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	ES507	0,2%	0,2%	0,1%	Bajó su participación en un 39,2%
U.M.A.II	LA CENTRAL DE ESCOBAR S.A.	PL520	3,4%	4,7%	4,9%	Subió su participación en un 45,2%
U.M.A.II	COMPANIA MICROOMNIBUS LA COLORADA SACI	FV505	1,3%	1,4%	1,3%	Bajó su participación en un 1,6%
U.M.A.II	5 DE AGOSTO SRL	LA524	1,2%	1,2%	1,1%	Bajó su participación en un 3,2%
U.M.A.II	MICROOMNIBUS ESTE S.A.	LA521	0,9%	0,7%	0,6%	Bajó su participación en un 27,4%
U.M.A.II	MICROOMNIBUS ESTE S.A.	LA526	1,4%	1,5%	1,6%	Subió su participación en un 15,3%
U.M.A.II	EMPRESA DE TRANSPORTE TRATADO DEL PILAR S.R.L.	PL501	1,7%	2,4%	2,6%	Subió su participación en un 58,6%
U.M.A.II	TRANSPORTE DEL SUR SRL	AB515	1,9%	1,6%	1,4%	Bajó su participación en un 26,1%
U.M.A.II	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	AB505	2,3%	1,9%	1,6%	Bajó su participación en un 28,0%
U.M.A.II	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	AB521	0,2%	0,2%	0,1%	Bajó su participación en un 34,0%
U.M.A.II	COOPERATIVA DE TRABAJO 3 DE JULIO LTDA.	Z500-3	1,5%	1,3%	0,5%	Bajó su participación en un 66,0%
U.M.A.II	LINEA SESENTA S.A.	ES503	1,5%	1,4%	1,5%	Bajó su participación en un 1,7%
U.M.A.II	LINEA SESENTA S.A.	ES509	0,2%	0,2%	0,2%	Subió su participación en un 18,7%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	CA505	0,2%	0,2%	0,2%	Bajó su participación en un 15,4%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	ES505	0,1%	0,1%	0,0%	Bajó su participación en un 92,1%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	ES506	0,2%	0,1%	0,0%	Bajó su participación en un 86,4%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	ES508	0,5%	0,5%	0,6%	Subió su participación en un 10,1%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	ES511	0,1%	0,0%	0,0%	Bajó su participación en un 99,1%
U.M.A.II	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	ES513	0,6%	0,9%	1,2%	Subió su participación en un 101,3%
U.M.A.II	EMPRESA J.M. EZEIZA S.R.L.	LZ532	2,1%	1,6%	0,3%	Bajó su participación en un 85,8%
U.M.A.II	EXPRESO LA PLATA BUENOS AIRES SA	LP518	0,3%	0,3%	0,3%	Bajó su participación en un 15,5%
U.M.A.II	PILAR BUS S. A.	PL510	5,5%	5,0%	5,2%	Bajó su participación en un 5,8%
U.M.A.II	RUTA BUS SA	PL511	2,0%	2,3%	2,4%	Subió su participación en un 22,3%
U.M.A.II	EL URBANO SRL	LA522	0,3%	0,2%	0,2%	Bajó su participación en un 54,1%
U.M.A.II	EL URBANO SRL	LA527	1,1%	0,7%	0,6%	Bajó su participación en un 50,6%
U.M.A.II	TRANSPORTES 11 DE JUNIO S.R.L.	LU501	0,8%	0,7%	0,7%	Bajó su participación en un 13,9%
U.M.A.II	TRANSPORTES 11 DE JUNIO S.R.L.	LU503	0,5%	0,4%	0,3%	Bajó su participación en un 40,5%
U.M.A.II	YITOS S.A.	LZ541	1,5%	1,8%	2,0%	Subió su participación en un 30,5%
U.M.A.II	YITOS S.A.	LZ544	2,0%	2,5%	2,9%	Subió su participación en un 41,7%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
U.M.A.II	YITOS S.A.	LZ549	0,4%	0,4%	0,5%	Subió su participación en un 18,8%
U.M.A.II	YITOS S.A.	LZ561	0,7%	0,7%	0,7%	Bajó su participación en un 4,8%
U.M.A.II	YITOS S.A.	LZ562	1,5%	1,6%	1,6%	Subió su participación en un 8,8%
U.M.A.II	EMPRESA MONTERREY S.R.L.	PL506	0,5%	0,4%	0,4%	Bajó su participación en un 27,2%
U.M.A.II	UTENOR LINEA 723 UNION TRANSITORIA DE EMPRESAS	TI723	1,9%	1,9%	1,8%	Bajó su participación en un 3,9%
U.M.A.II	LA PRIMERA DE MALVINAS ARGENTINAS UTE	MA501	1,1%	1,2%	1,2%	Subió su participación en un 12,4%
U.M.A.II	EMPRESA DE TRANSPORTES SERGIO A. RIVAS S.R.L.	PL503	0,6%	0,6%	0,6%	Subió su participación en un 5,9%
U.M.A.II	LA PRIMERA DE LA ESCONDIDA S.R.L.	PL509	0,5%	0,6%	0,6%	Subió su participación en un 14,3%
U.M.A.II	COOPERATIVA DE TRABAJO 6 DE JULIO LIMITADA	CAZ1	0,5%	0,5%	0,5%	Bajó su participación en un 2,6%
U.M.A.II	UTENOR S.A. LINEA 722 UNION TRANSITORIA DE EMPRE	TI722	1,6%	1,9%	1,7%	Subió su participación en un 7,6%
U.M.A.II	MICROEXPRES S.A.	LP53B	1,0%	1,1%	1,2%	Subió su participación en un 16,3%
U.M.A.II	AUTOBUSES BUENOS AIRES SRL	LZ540	1,8%	2,2%	2,4%	Subió su participación en un 33,7%
U.M.A.II	AUTOBUSES BUENOS AIRES SRL	LZ550	1,4%	1,3%	1,3%	Bajó su participación en un 5,7%
U.M.A.II	AUTOBUSES BUENOS AIRES SRL	LZ552	1,5%	1,4%	1,4%	Bajó su participación en un 7,1%
U.M.A.II	AUTOBUSES BUENOS AIRES SRL	LZ553	1,4%	1,6%	1,6%	Subió su participación en un 13,5%
U.M.A.II	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	AB510	0,7%	0,5%	0,4%	Bajó su participación en un 43,2%
U.M.A.II	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	LZ564	1,4%	1,4%	1,5%	Subió su participación en un 1,7%
U.M.A.II	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	GR500	2,5%	2,7%	2,7%	Subió su participación en un 7,2%
U.M.A.II	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	AV570	2,9%	2,1%	1,8%	Bajó su participación en un 37,4%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV500	0,9%	0,8%	0,7%	Bajó su participación en un 22,0%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV503	0,7%	0,8%	0,9%	Subió su participación en un 32,7%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV506	0,7%	0,9%	0,9%	Subió su participación en un 38,3%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV507	0,6%	0,7%	0,6%	Bajó su participación en un 1,3%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV508	0,6%	0,7%	0,7%	Subió su participación en un 21,4%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV509	0,5%	0,5%	0,4%	Bajó su participación en un 14,7%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV511	0,5%	0,6%	0,7%	Subió su participación en un 31,0%
U.M.A.II	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	FV512	0,3%	0,3%	0,3%	Bajó su participación en un 11,3%
U.M.A.II	EXPRESO EMPALME LOBOS SRL	LO501	0,5%	0,4%	0,3%	Bajó su participación en un 27,3%
U.M.A.II	EXPRESO EMPALME LOBOS SRL	LO502	0,1%	0,0%	0,0%	Bajó su participación en un 55,9%
U.M.A.III	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	SV503	18,9%	16,4%	13,9%	Bajó su participación en un 26,5%
U.M.A.III	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT	LP508	9,5%	10,8%	12,0%	Subió su participación en un 25,9%
U.M.A.III	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT	LP561	10,2%	12,9%	13,9%	Subió su participación en un 36,2%
U.M.A.III	LINEA EXPRESO LINIERS S.A.	CÑ502	6,4%	8,4%	4,4%	Bajó su participación en un 32,1%
U.M.A.III	RUTA BUS SA	EC501	13,5%	13,4%	15,8%	Subió su participación en un 17,4%
U.M.A.III	TRANSPORTES 11 DE JUNIO S.R.L.	LU500	10,4%	10,5%	15,1%	Subió su participación en un 46,2%
U.M.A.III	TRANSPORTES 11 DE JUNIO S.R.L.	LU502	11,6%	13,1%	12,8%	Subió su participación en un 10,8%
U.M.A.III	EMPRESA DE TRANSPORTE SANTA RITA S.R.L.	BR500	16,8%	13,9%	11,9%	Bajó su participación en un 29,1%
U.M.A.III	EMPRESA DE TRANSPORTE PARQUE COSTERO DEL SUR SRL	PI600	2,7%	0,5%	0,1%	Bajó su participación en un 94,7%
U.M.A.IV	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	ME504	10,1%	10,4%	10,8%	Subió su participación en un 7,5%
U.M.A.IV	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT	LP504	12,3%	12,8%	14,4%	Subió su participación en un 16,7%
U.M.A.IV	EMPRESA MONTE GRANDE S.A. LINEA 501	EE501	11,7%	11,5%	11,2%	Bajó su participación en un 3,9%
U.M.A.IV	MICROMNIBUS GENERAL SAN MARTIN SAC	SI707	10,9%	8,8%	8,5%	Bajó su participación en un 22,3%
U.M.A.IV	NUEVO IDEAL S.A.	LM620	17,9%	18,7%	19,7%	Subió su participación en un 10,3%
U.M.A.IV	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	TI720	12,3%	12,8%	12,5%	Subió su participación en un 1,6%
U.M.A.IV	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	MO501	24,9%	25,0%	22,9%	Bajó su participación en un 7,9%
U.P.A.I	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANC	372	1,3%	1,3%	1,3%	Subió su participación en un 6,3%
U.P.A.I	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	370	1,2%	1,1%	1,2%	Bajó su participación en un 6,1%
U.P.A.I	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	385	2,1%	1,7%	2,4%	Subió su participación en un 12,1%
U.P.A.I	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.	446	0,0%	0,0%	0,0%	No corresponde
U.P.A.I	CIA DE TRANSPORTE VECINAL SOCIEDAD ANONIMA	326	2,1%	2,2%	2,7%	Subió su participación en un 31,2%
U.P.A.I	CIA DE TRANSPORTE VECINAL SOCIEDAD ANONIMA	386	1,6%	1,4%	0,9%	Bajó su participación en un 39,7%
U.P.A.I	LA CABAÑA S.A.	317	4,1%	4,4%	4,9%	Subió su participación en un 20,7%
U.P.A.I	EXPRESO LOMAS S.A.	243	0,6%	0,6%	0,2%	Bajó su participación en un 68,5%
U.P.A.I	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	443B	1,0%	0,7%	0,3%	Bajó su participación en un 66,7%
U.P.A.I	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.	205	2,8%	2,8%	3,2%	Subió su participación en un 14,0%
U.P.A.I	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	239A	3,4%	3,3%	3,1%	Bajó su participación en un 9,4%
U.P.A.I	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	293A	2,5%	2,4%	2,7%	Subió su participación en un 11,0%
U.P.A.I	CIA LA PAZ AMADOR MOURE SACIFIYA	277	2,7%	2,1%	1,9%	Bajó su participación en un 32,1%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
U.P.A.I	TRANSPORTES UNIDOS DE MERLO S.AC.I.I.	297	2,9%	3,7%	4,5%	Subió su participación en un 54,5%
U.P.A.I	EMPRESA MONTE GRANDE S.A. LINEA 501	245	1,3%	1,2%	1,2%	Bajó su participación en un 4,4%
U.P.A.I	MICROOMNIBUS SAAVEDRA SATACI	253	0,7%	0,7%	0,5%	Bajó su participación en un 31,1%
U.P.A.I	MICROOMNIBUS SAAVEDRA SATACI	321	1,3%	1,6%	1,7%	Subió su participación en un 28,5%
U.P.A.I	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	284	2,7%	2,4%	2,2%	Bajó su participación en un 19,0%
U.P.A.I	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	325	2,9%	3,0%	2,9%	Bajó su participación en un 2,1%
U.P.A.I	MICRO OMNIBUS AVENIDA S.A.	405	3,0%	3,2%	3,2%	Subió su participación en un 9,3%
U.P.A.I	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	310	1,8%	1,7%	1,6%	Bajó su participación en un 7,2%
U.P.A.I	EXPRESO ESTEBAN ECHEVERRIA S.R.L.	222	1,1%	1,2%	1,2%	Subió su participación en un 11,2%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	244	3,7%	3,5%	3,2%	Bajó su participación en un 14,5%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	320	1,3%	1,3%	1,4%	Subió su participación en un 12,1%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	390	2,0%	2,5%	2,9%	Subió su participación en un 44,5%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	461	0,9%	0,8%	0,9%	Subió su participación en un 2,3%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	462	1,1%	0,8%	0,7%	Bajó su participación en un 31,2%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	464	2,8%	2,7%	2,6%	Bajó su participación en un 8,2%
U.P.A.I	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	443A	3,1%	2,3%	1,7%	Bajó su participación en un 43,4%
U.P.A.I	EXPRESO PARQUE EL LUCERO S.A. DE TRANSP. LINEA 741	379	1,4%	0,8%	0,2%	Bajó su participación en un 84,4%
U.P.A.I	EXPRESO PARQUE EL LUCERO S.A. DE TRANSP. LINEA 741	391	4,2%	5,9%	6,7%	Subió su participación en un 61,4%
U.P.A.I	EMPRESA CIUDAD DE SAN FERNANDO S.A.	264	2,6%	2,9%	3,0%	Subió su participación en un 15,6%
U.P.A.I	EMPRESA CIUDAD DE SAN FERNANDO S.A.	445	2,0%	1,6%	1,3%	Bajó su participación en un 34,4%
U.P.A.I	EMPRESA DE TRANSPORTES EL LITORAL S.A.	449	3,2%	4,0%	3,8%	Subió su participación en un 22,0%
U.P.A.I	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	436	1,2%	0,9%	0,8%	Bajó su participación en un 31,6%
U.P.A.I	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	239B	2,6%	1,9%	1,5%	Bajó su participación en un 44,5%
U.P.A.I	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	263B	1,9%	2,3%	2,4%	Subió su participación en un 25,3%
U.P.A.I	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	288	2,1%	2,7%	3,4%	Subió su participación en un 58,7%
U.P.A.I	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	311	6,1%	7,1%	7,4%	Subió su participación en un 21,5%
U.P.A.I	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	312	3,5%	3,2%	2,9%	Bajó su participación en un 17,4%
U.P.A.I	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	329	2,6%	2,4%	2,0%	Bajó su participación en un 23,3%
U.P.A.I	EMPRESA LIBERTADOR SAN MARTIN S.A.T.	336	1,9%	1,6%	1,4%	Bajó su participación en un 25,4%
U.P.A.I	EMPRESA LIBERTADOR SAN MARTIN S.A.T.	392	1,8%	1,7%	1,7%	Bajó su participación en un 7,6%
U.P.A.I	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	384	1,6%	1,3%	1,3%	Bajó su participación en un 14,7%
U.P.A.I	TRANSPORTES SAN JUAN BAUTISTA S.A.	383	3,5%	2,8%	2,8%	Bajó su participación en un 20,0%
U.P.A.II	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANCI	219	2,8%	2,8%	2,7%	Bajó su participación en un 4,2%
U.P.A.II	MICRO OMNIBUS QUILMES SA COM IND Y FINANCI	300	2,1%	2,1%	2,3%	Subió su participación en un 6,6%
U.P.A.II	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	263A	2,2%	1,7%	1,5%	Bajó su participación en un 31,5%
U.P.A.II	FUERTE BARRAGAN S A DE TRANSPORTE ICIF	275	3,6%	3,5%	3,5%	Bajó su participación en un 3,8%
U.P.A.II	LA CABAÑA S.A.	298	2,9%	2,9%	2,9%	Subió su participación en un 1,5%
U.P.A.II	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	395	2,0%	2,0%	2,0%	Subió su participación en un 1,5%
U.P.A.II	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	441	2,0%	2,0%	2,0%	Bajó su participación en un 1,0%
U.P.A.II	CIA NOROESTE S A DE TRANSPORTE	289	1,7%	1,8%	1,8%	Subió su participación en un 6,4%
U.P.A.II	CIA NOROESTE S A DE TRANSPORTE	304	4,1%	4,2%	4,2%	Subió su participación en un 3,2%
U.P.A.II	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	278	4,3%	4,4%	4,5%	Subió su participación en un 4,6%
U.P.A.II	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	281	1,9%	2,1%	2,0%	Subió su participación en un 6,4%
U.P.A.II	COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO LINEA 278 S.A.	323	1,9%	1,8%	1,8%	Bajó su participación en un 0,9%
U.P.A.II	UNION PLATENSE S.R.L.	214	2,5%	2,4%	2,6%	Subió su participación en un 4,6%
U.P.A.II	COMPAÑIA ANDRADE EMP. DE TRANSPORTE DE PAS. S.R.L.	283	3,1%	2,8%	2,5%	Bajó su participación en un 17,4%
U.P.A.II	MICRO OMNIBUS O'HIGGINS SAT	295	1,8%	1,5%	1,4%	Bajó su participación en un 25,0%
U.P.A.II	TRANSPORTES UNIDOS DE MERLO S.AC.I.I.	238	2,5%	2,5%	2,4%	Bajó su participación en un 2,6%
U.P.A.II	EMPRESA MONTE GRANDE S.A. LINEA 501	394	2,3%	2,2%	2,2%	Bajó su participación en un 2,5%
U.P.A.II	TRANSPORTES VILLA BOSCH S.A.C. E I.	328	2,6%	2,5%	2,6%	Bajó su participación en un 0,8%
U.P.A.II	MICROMNIBUS GENERAL SAN MARTIN SAC	333	2,7%	2,2%	1,8%	Bajó su participación en un 35,3%
U.P.A.II	MICROMNIBUS GENERAL SAN MARTIN SAC	407	1,9%	1,7%	1,5%	Bajó su participación en un 19,1%
U.P.A.II	MICROMNIBUS GENERAL SAN MARTIN SAC	437	2,3%	2,0%	1,8%	Bajó su participación en un 19,2%
U.P.A.II	EXPRESO VILLA NUEVA S.A.	257	3,7%	3,6%	3,5%	Bajó su participación en un 5,9%
U.P.A.II	TRANSPORTES AUTOMOTORES LANUS ESTE SA	354	3,4%	3,4%	3,2%	Bajó su participación en un 6,3%
U.P.A.II	TRANSPORTE AUTOMOTORES LA PLATA SA	406	3,4%	3,8%	3,6%	Subió su participación en un 4,9%
U.P.A.II	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	302	2,4%	2,8%	3,1%	Subió su participación en un 29,2%
U.P.A.II	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	303	2,7%	3,3%	3,7%	Subió su participación en un 39,9%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
U.P.A.II	EMPRESA DEL OESTE S.A. DE TRANSPORTES	463	2,2%	2,0%	1,9%	Bajó su participación en un 13,1%
U.P.A.II	LA PRIMERA DE GRAND BOURG S.A.T.C.I.	315	2,7%	2,7%	2,9%	Subió su participación en un 8,6%
U.P.A.II	EXPRESO PARQUE EL LUCERO S.A. DE TRANSP. LINEA 741	341	3,5%	3,8%	3,7%	Subió su participación en un 4,5%
U.P.A.II	EMPRESA CIUDAD DE SAN FERNANDO S.A.	371	3,6%	3,6%	3,5%	Bajó su participación en un 1,8%
U.P.A.II	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	404	2,5%	2,4%	2,4%	Bajó su participación en un 2,1%
U.P.A.II	NUEVO IDEAL S.A.	382	2,4%	2,9%	3,1%	Subió su participación en un 29,2%
U.P.A.II	TRANSPORTES JOSE HERNANDEZ S.A.C.I.	252	2,0%	1,8%	1,8%	Bajó su participación en un 7,2%
U.P.A.II	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	293B	1,6%	1,6%	1,7%	Subió su participación en un 5,0%
U.P.A.II	TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	422	2,5%	3,4%	3,7%	Subió su participación en un 50,3%
U.P.A.II	EMPRESA LIBERTADOR SAN MARTIN S.A.T.	322	2,4%	2,7%	2,7%	Subió su participación en un 10,2%
U.P.A.II	EMPRESA LIBERTADOR SAN MARTIN S.A.T.	327	1,8%	1,8%	2,1%	Subió su participación en un 17,4%
U.P.A.II	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	299	2,0%	1,7%	1,4%	Bajó su participación en un 30,2%
U.P.A.II	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	373	1,9%	1,5%	1,5%	Bajó su participación en un 16,7%
U.P.A.III	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	388	11,7%	15,6%	16,1%	Subió su participación en un 38,4%
U.P.A.III	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	403	8,5%	4,9%	1,9%	Bajó su participación en un 77,4%
U.P.A.III	EMPRESA SAN VICENTE S. A. DE TRANSPORTES	435	14,0%	13,2%	13,7%	Bajó su participación en un 2,2%
U.P.A.III	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT	215	25,9%	26,1%	28,6%	Subió su participación en un 10,5%
U.P.A.III	EMPRESA NUEVE DE JULIO SOCIEDAD SAT	225	4,2%	5,3%	5,2%	Subió su participación en un 23,3%
U.P.A.III	TRANSPORTE LARRAZABAL CISA	421	16,3%	13,4%	10,7%	Bajó su participación en un 34,6%
U.P.A.III	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR SRL	200	8,1%	7,2%	8,1%	Bajó su participación en un 0,2%
U.P.A.III	LINEA SESENTA S.A.	430	11,4%	14,4%	15,8%	Subió su participación en un 38,0%
U.P.A.IV	EXPRESO GENERAL SARMIENTO S. A.	448	4,1%	4,2%	4,3%	Subió su participación en un 5,6%
U.P.A.IV	LA CABAÑA S.A.	242	7,0%	7,4%	7,9%	Subió su participación en un 12,6%
U.P.A.IV	MICRO OMNIBUS PRIMERA JUNTA S.A.	324	7,6%	8,2%	8,5%	Subió su participación en un 12,1%
U.P.A.IV	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	236	8,1%	9,8%	10,4%	Subió su participación en un 28,7%
U.P.A.IV	EMPRESA LINEA DOSCIENTOS DIECISEIS SAT	269	6,0%	6,3%	6,3%	Subió su participación en un 4,8%
U.P.A.IV	CIA NOROESTE S A DE TRANSPORTE	343	4,3%	4,2%	4,2%	Bajó su participación en un 0,8%
U.P.A.IV	EMPRESA LINEA SIETE SAT	307	4,0%	3,9%	4,2%	Subió su participación en un 5,8%
U.P.A.IV	TRANSPORTE LA UNION LINEA 202 S.A.	202	4,3%	4,0%	4,1%	Bajó su participación en un 3,9%
U.P.A.IV	UNION PLATENSE S.R.L.	273	5,0%	4,9%	5,2%	Subió su participación en un 3,0%
U.P.A.IV	EXPRESO NUEVE DE JULIO S.A.	247	5,1%	4,6%	4,4%	Bajó su participación en un 13,5%
U.P.A.IV	MICRO OMNIBUS MITRE S.A.	318	5,0%	5,1%	5,0%	Bajó su participación en un 0,9%
U.P.A.IV	LA PRIMERA DE MARTINEZ S.A.	314	3,9%	3,4%	3,2%	Bajó su participación en un 18,7%
U.P.A.IV	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	378	4,8%	4,5%	4,2%	Bajó su participación en un 11,4%
U.P.A.IV	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	237	5,6%	5,4%	5,3%	Bajó su participación en un 3,8%
U.P.A.IV	EXPRESO ESTEBAN ECHEVERRIA S.R.L.	306	6,1%	6,0%	5,8%	Bajó su participación en un 4,4%
U.P.A.IV	LA PRIMERA DE GRAND BOURG S.A.T.C.I.	440	9,7%	8,8%	8,3%	Bajó su participación en un 14,2%
U.P.A.IV	EXPRESO VILLA GALICIA SAN JOSE S.A.	266	5,6%	5,8%	5,8%	Subió su participación en un 2,6%
U.P.A.IV	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	271	4,0%	3,3%	2,9%	Bajó su participación en un 27,7%
U.P.A.KM	LA FLOR DE LUJAN S.R.L.	256	0,6%	0,4%	0,0%	Bajó su participación en un 94,8%
U.P.A.KM	TRANSPORTES ATLANTIDA S.A.C.	410	3,4%	3,1%	2,3%	Bajó su participación en un 32,4%
U.P.A.KM	TRANSPORTES ATLANTIDA S.A.C.	429	1,6%	0,7%	0,4%	Bajó su participación en un 76,4%
U.P.A.KM	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT	414	0,5%	0,4%	0,3%	Bajó su participación en un 28,4%
U.P.A.KM	UNION PLATENSE S.R.L.	418	0,5%	0,5%	0,5%	Bajó su participación en un 5,1%
U.P.A.KM	TRANSPORTE AUTOMOTORES LA PLATA SA	338	16,1%	15,2%	13,3%	Bajó su participación en un 17,2%
U.P.A.KM	ALMAFUERTE EMPRESA DE TRANSPORTE SACIEI	218	5,6%	5,9%	5,8%	Subió su participación en un 4,4%
U.P.A.KM	LA NUEVA METROPOL SATACI	365	16,6%	17,5%	19,6%	Subió su participación en un 17,9%
U.P.A.KM	LA NUEVA METROPOL SATACI	228A	0,4%	0,3%	0,2%	Bajó su participación en un 57,4%
U.P.A.KM	COMPAÑIA LA ISLEÑA S.R.L.	276A	6,6%	7,0%	8,1%	Subió su participación en un 22,4%
U.P.A.KM	LA CENTRAL DE ESCOBAR S.A.	291	4,1%	4,4%	4,6%	Subió su participación en un 13,2%
U.P.A.KM	LA CENTRAL DE ESCOBAR S.A.	228F	2,3%	2,4%	2,5%	Subió su participación en un 12,7%
U.P.A.KM	LINEA SESENTA S.A.	204A	2,5%	1,8%	1,6%	Bajó su participación en un 35,5%
U.P.A.KM	LINEA SESENTA S.A.	228B	2,7%	2,2%	1,7%	Bajó su participación en un 38,5%
U.P.A.KM	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	204B	2,4%	2,0%	1,8%	Bajó su participación en un 25,5%
U.P.A.KM	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	228C	1,6%	1,5%	1,5%	Bajó su participación en un 10,2%
U.P.A.KM	MICRO OMNIBUS TIGRE S.A.	228E	1,6%	1,8%	2,0%	Subió su participación en un 20,9%
U.P.A.KM	RUTA BUS SA	313	0,7%	0,7%	0,7%	Bajó su participación en un 6,2%
U.P.A.KM	RUTA BUS SA	350	4,9%	4,7%	4,8%	Bajó su participación en un 2,1%

Clúster	Razón Social	Línea	Esquema			Con el cambio de esquema ("C" respecto a "A")
			A	B	C	
U.P.A.KM	RUTA BUS SA	355	0,5%	0,4%	0,5%	Bajó su participación en un 13,7%
U.P.A.KM	AZUL S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	203	24,8%	27,1%	27,9%	Subió su participación en un 12,4%

10. ANEXO 2: LA METODOLOGÍA

En el capítulo 6 se mencionó el proceso seguido para la obtención de la información, con la cual se confeccionaron 2 tablas que constituyeron la base del análisis. Ambas tablas se encuentran como archivos anexos al presente trabajo.

10.1. TABLA EVOLUCIÓN

En esta tabla se volcó línea por línea, la información de los años analizados, donde puede apreciarse cómo fue evolucionando el proceso de concentración. La información corresponde a la situación de cada línea a diciembre del año analizado. A continuación, en la Tabla 1. Evolución, se muestra el esquema de los 22 campos que contiene la misma.

Esta tabla posee un total de 400 filas.

Columnas 1 y 2: LÍNEA

En la primera columna (ATM), las líneas fueron identificadas anteponiendo la letra L y a continuación se utilizaron 3 lugares para la numeración, en el caso de las líneas provinciales y municipales que poseen además una letra⁷⁰ se agregó la misma a la identificación. Como la numeración de las líneas municipales pueden repetirse en los diferentes partidos, a los caracteres anteriores se agregaron a continuación 3 letras que identifican cada partido. A continuación, se muestran varios ejemplos de identificación:

- Línea nacional 1 > L001
- Línea provincial 200 > L200
- Línea provincial 204A > L204A
- Línea municipal 500 del partido de Florencio Varela > L500FVA
- Línea municipal 503A del partido de La Plata > L503ALPL

En la siguiente columna (SISTAU), se puede observar la denominación de la línea tal cual lo publica el Ministerio de Transporte en el sitio mencionado anteriormente, a modo de ejemplo se muestra cómo se identifican las líneas anteriores:

- Línea nacional 1 > 1
- Línea provincial 200 > 200
- Línea provincial 204A > 204A
- Línea municipal 500 del partido de Florencio Varela > FV500
- Línea municipal 503A del partido de La Plata > LP503A

Columnas 3 a 9: RAZÓN SOCIAL

En las siguientes 7 columnas se muestran la Razón Social de la empresa operadora de la línea, en los años analizados. La denominación puede diferir levemente en función a la fuente consultada, generalmente originadas en la utilización de abreviaturas en el nombre.

Columnas 10 a 18: GRUPO EMPRESARIO

En las columnas 10 a 16, se puede observar la denominación del grupo empresario al que

⁷⁰ Por ejemplo, la línea provincial 228A o la línea municipal de La Plata 503A

pertenecía cada línea en cada uno de los años analizados. Aquellas líneas que eran operadas por una empresa que no tuviera controlada por ningún grupo, recibió la denominación de “**Monolínea**”. Asimismo, si una misma empresa operaba varias líneas utilizando la misma Razón Social, todas esas líneas pasaron a denominarse “**Multilínea**”. Si la línea no existía o había dejado de funcionar se colocó el texto “**No operaba**”. Finalmente, el nombre adoptado para los grupos es el más frecuentemente utilizado en el ambiente, pero en algunos casos sólo se repitió una forma abreviada de la Razón Social de la línea cabecera del Grupo.

Para determinar la pertenencia de la línea a determinado grupo empresario, se adoptó como criterio que la empresa que poseía la mayoría en la participación accionaria⁷¹ era la titular de esta. Sin embargo, en algunos casos la participación podía ser equilibrada, en ese caso se asignó la línea a la empresa que ejerce la organización de la misma. Cuando la línea tiene una administración independiente a pesar de ser controlada por otras empresas, se mantuvo una denominación independiente, pero fue clasificada con el criterio anterior (monolínea, multilínea, grupo).

En la columna 17 (Último cambio) se muestra la fecha aproximada del último cambio de grupo empresario.

En la columna 18 (Composición 2019) se muestra la composición accionaria a finales del año 2019.

Columna 19: OBS

En esta columna se formulan observaciones.

Columnas 20 a 22: PERTENENCIA

En la columna 20 se define la Jurisdicción a la que pertenece la línea (Nacional, Provincial o Municipal).

En la columna 21 se menciona al Municipio (partido) al que pertenece la línea, en los casos de las líneas municipales.

Finalmente, en la columna 22 se clasifica cada línea por CUENCA geográfica.

A continuación, se puede ver el encabezado de la tabla 1: Evolución

Tabla 33 Encabezado de la tabla 1: Evolución

Columna N°	Encabezado	
1	LÍNEA	ATM
2		SISTAU
3	RAZÓN SOCIAL	2000
4		2005
5		2009
6		2012
7		2015
8		2018
9		2019
10		GRUPO EMPRESARIO
11	2005	

⁷¹ La información de la participación accionaria fue obtenida de manera informal por lo tanto puede diferir de la real.

Columna N°	Encabezado	
12		2009
13		2012
14		2015
15		2018
16		2019
17		Último cambio
18		Composición 2019
19	OBS	Observaciones
20	PERTENENCIA	Jurisdicción
21		Municipio
22		Cuenca

Fuente: Elaboración propia

Si bien la tabla posee un total de 400 registros, no todas las líneas operaron simultáneamente.

10.2. TABLA BASE

Esta tabla fue generada a partir de la Tabla Evolución. Cada registro (fila) de la tabla corresponde a un año y a una línea. La tabla posee un total de 2627 registros. A continuación, se describen los contenidos de cada campo (columna) de esta tabla.

Columnas 1: AÑO

En esta columna se indica el año al cual corresponde la información de la línea.

Columnas 2 y 3: LÍNEA

En la columna 2 se encuentra la identificación ATM y en la siguiente la identificación SISTAU tal cual fue explicado para la Tabla Evolución.

Columnas 4 a 7: EMPRESA

En la columna 4 se muestra la Razón Social de la empresa operadora.

En la columna 5 se encuentra al Grupo Empresario tal cual fue explicado para la tabla evolución.

En la columna 6 se reemplazaron las denominaciones “Multilínea” y “Monolínea” de la columna anterior, por el nombre de la Razón Social simplificada. Esto se hizo para contar con esa información para futuros procesamientos.

En la columna 7 se tipifican las líneas en 3 clases: Monolínea, Multilínea y Grupo. También en este caso se utilizó esta clasificación para realizar posteriores procesamientos.

Columnas 8 a 10: PERTENENCIA

Estas 3 columnas repiten la clasificación realizada en la tabla Evolución y que se encuentran explicadas en las columnas 20 a 22 de la descripción de la mencionada tabla.

Columnas 11 a 14: ESTADÍSTICA

En estas columnas se observan los indicadores clásicos utilizados en el sector; los pasajeros anuales transportados (en la actualidad renombrada como transacciones), los kilómetros

anuales recorridos y la recaudación por venta de boletos (en pesos históricos), a los que se agregaron las compensaciones tarifarias (en pesos históricos). Cada uno de estos indicadores tuvo un tratamiento diferente que se explica a continuación:

Pasajeros (Columna 11):

Los valores de pasajeros transportados están disponibles todos los años para las líneas de jurisdicción nacional. Para los años 2000, 2005, 2009 y 2012; se utilizaron las bases históricas de la CNRT que surgían de la información presentada por las empresas. Para los años 2015, 2018 y 2019 se emplearon los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Para las líneas de jurisdicción provincial y municipal, sólo se dispone de la información del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), por lo que fue necesario realizar una estimación para los años 2000, 2005, 2009 y 2012. Esta estimación se realizó tomando como base, los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) del año 2013, a estos valores se le aplicó la tendencia que llevaron las líneas de jurisdicción nacional corrigiendo cada línea por la relación de parque entre el año a estimar y el año 2013. La expresión utilizada fue la siguiente:

$$\text{Pasajeros línea año estimado} = \text{Pasajeros línea año 2013} * \text{FC Pas JN} * \text{FC parque línea año estimado}$$

Donde:

$$\text{Pasajeros línea año estimado} = \text{Pasajeros estimados de la línea en el año de estimación}$$

$$\text{Pasajeros línea año 2013} = \text{Pasajeros (dato SUBE) de la línea en el año 2013.}$$

FC Pas JN = Factor de corrección de pasajeros de la jurisdicción nacional (JN), se obtiene como:

$$\text{FC Pas JN} = \text{Pasajeros JN año estimado} / \text{Pasajeros JN año 2013}$$

FC parque línea año estimado = Factor de corrección de parque de la línea para el año de la estimación, se obtiene como:

$$\text{FC parque línea año estimado} = \text{Parque de la línea año estimado} / \text{Parque de la línea año 2013}$$

En el siguiente cuadro se pueden observar los resultados agregados para las estimaciones realizadas a partir de los datos disponibles:

Tabla 34 Resultados de las estimaciones para las líneas provinciales y municipales

Año	Pasajeros			Flota (coches)		
	Nacionales	Provinciales + municipales	Nacionales / total	Nacionales	Provinciales + municipales	Nacionales / total
1997	1.588.632.785	1.292.892.000	55,1%			
2000	1.330.082.885	1.087.114.378	55,0%	9.915	6.859	59,1%
2005	1.551.063.348	1.266.379.223	55,1%	9.028	6.836	56,9%
2007	1.669.588.514	1.359.658.906	55,1%	9.357	7.245	56,4%
2009	1.535.587.057	1.498.642.798	50,6%	9.654	8.129	54,3%
2012	1.780.188.261	1.868.256.773	48,8%	9.878	8.745	53,0%
2013	1.667.879.128	1.752.619.440	48,8%	9.784	8.776	52,7%
2015	1.630.085.581	1.830.484.258	47,1%	9.884	8.708	53,2%
2018	1.519.164.818	1.708.667.117	47,1%	9.726	8.668	52,9%
2019	1.411.694.671	1.581.222.837	47,2%	9.698	8.672	52,8%

Fuente: Elaboración propia

Los valores de pasajeros estimados corresponden a los años 2000, 2005, 2009 y 2012.

Kilómetros (Columna 12):

Los valores de kilómetros recorridos están disponibles todos los años para las líneas de jurisdicción nacional. Para los años 2000, 2005, 2009 y 2012; se utilizaron las bases históricas de la CNRT que surgían de la información presentada por las empresas. Para los años 2015, 2018 y 2019 se emplearon los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Para las líneas de jurisdicción provincial y municipal, sólo se dispone de la información del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), el resto de los años no se estimó.

Recaudación (Columna 13):

Los valores de recaudación por venta de boletos están disponibles todos los años para las líneas de jurisdicción nacional. Para los años 2000, 2005, 2009 y 2012; se utilizaron las bases históricas de la CNRT que surgían de la información presentada por las empresas. Para los años 2015, 2018 y 2019 se emplearon los datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE).

Para las líneas de jurisdicción provincial y municipal, sólo se dispone de la información del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), el resto de los años no se estimó.

Compensación (Columna 14):

Los valores de la Compensación tarifaria están disponibles para todos los años con la única excepción del año 2000, cuando esta compensación no existía. Los datos fueron obtenidos del sitio del Ministerio de Transporte <https://servicios.transporte.gob.ar/compensaciones/>.

Los valores que se muestran en esta columna corresponden a los fondos transferidos por el estado a las empresas en concepto de SISTAU (Sistema Integrado de Transporte Automotor) y RCC (Régimen de Compensaciones Complementarias). No está incluido el cupo de Gasoil a Precio diferencial.

Columnas 15 y 16: PARQUE MÓVIL

En la columna 15 se puede observar la flota de cada línea reflejada en la cantidad de coches que la componen, en la columna 16 se presenta la antigüedad promedio de dicha flota, este último indicador no está disponible para los años 2000 y 2005.

La información del parque fue obtenida de 2 fuentes diferentes. La primera es el sitio oficial del Ministerio de Transporte ya mencionado y la otra fuente es el sistema de Parque Móvil de la CNRT. No se dispuso de la información referida al parque provincial y municipal para el año 2000, por lo tanto, el mismo fue estimado considerando el parque del año 2005.

Columnas 17 y 18: INDICADORES

Finalmente se elaboraron 2 indicadores de uso muy frecuente, es así como se puede observar en la columna 17 el Índice pasajero kilómetro (IPK) que se obtiene de dividir la cantidad de pasajeros transportados por la cantidad de kilómetros recorridos y en la columna 18 puede observarse el Recorrido Medio Anual por vehículo (RMA) que se obtiene de dividir los kilómetros recorridos anualmente por la cantidad de coches que componen la flota de cada.

A continuación, se puede ver el encabezado de la tabla 2: Base

Tabla 35 Encabezado de la tabla 2: Base

Columna N°	Encabezado	
1	AÑO	AÑO
2	LÍNEA	ATM
3		SISTAU
4	EMPRESA	Razón Social
5		Grupo
6		Denominación
7		Tipo
8	PERTENENCIA	Jurisdicción
9		MUNICIPIO
10		CUENCA
11	ESTADÍSTICA	Pasajeros
12		kilómetros
13		Recaudación
14		Compensación
15	Parque móvil	Flota
16		Antigüedad
17	Indicadores	IPK
18		RMA

Fuente: Elaboración propia

Esta tabla es la fuente principal de información que permitió realizar el análisis del proceso de la concentración empresarial en los últimos 20 años.

11. ANEXO 3: LAS ECONOMÍAS DE ESCALA

Se entiende que existen economías de escala cuando se reduce el costo medio al aumentar la cantidad de unidades producidas. En el caso del autotransporte público de pasajeros (APP) si consideramos como unidad de producción los espacios-km ofertados (EKO)⁷², la existencia de economías de escala significa que el costo del espacio-km ofertado disminuiría a medida que aumenta su producción por parte de la empresa.

Resulta importante distinguir entre los EOK por vehículo y los EOK de toda la flota de la empresa. Los EOK por vehículo dependen del tamaño del mismo, de la velocidad comercial y de las horas de funcionamiento comercial. A mayor velocidad comercial (siempre que no se modifiquen otros parámetros, como el tiempo de espera en cabeceras) también será mayor la cantidad de km recorridos y, por lo tanto, menor el costo medio por km recorrido y EKO. Esta situación no significa que existan economías de escala ya que el costo medio depende de las características del recorrido y no del tamaño de la empresa.

Sí podría pensarse en la existencia de economías de escala en función del tamaño y capacidad del vehículo. En este sentido, un vehículo de mayor capacidad permite ofrecer una mayor cantidad de EKO por km recorrido y, por lo tanto, podría esperarse un menor costo por EKO a medida que aumenta el tamaño del vehículo. Sin embargo, esta economía de escala no resultaría relevante en la estructura de recorridos actual del APP de la RMBA ya que el tamaño del vehículo se encuentra limitado por las características de los recorridos⁷³ y la reglamentación vigente. En particular los de mayor tamaño (articulados con una capacidad promedio de 100 espacios) representan solo el 1,6 % del parque de los agrupamientos tarifarios Distrito Federal y Suburbano Grupo I de Jurisdicción Nacional.⁷⁴

Por lo tanto, para simplificar el análisis se supondrá que todas las empresas representativas operan flotas similares⁷⁵. Esto permitirá analizar las economías de escala utilizando la función de producción de estos dos agrupamientos.

11.1. LOS RENDIMIENTOS A ESCALA EN LA FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN

⁷² Los espacios km ofertados surgen de multiplicar los km recorridos por los espacios por colectivo. Este concepto se encuentra desarrollado en el informe técnico “Modernización de la red de colectivos de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Modernización de la red de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Ministerio de Transporte (noviembre de 2019).

⁷³ Los parámetros operativos correspondientes al permiso incluyen la frecuencia de prestación de servicio, el cumplimiento de la frecuencia es un factor limitante al uso de buses articulados ya que se podría estar sobreofertando el servicio (en relación a la demanda), especialmente en horas valle.

⁷⁴ En los agrupamientos tarifarios mencionados el parque de vehículos cortos (56 espacios promedio) asciende a 916 unidades, el parque de vehículos medios (64 espacios promedio) asciende a 4983 unidades, el parque de vehículos largos (70 espacios promedio) asciende a 3250 unidades, mientras que los vehículos articulados (100 espacios promedio) ascienden a 149 unidades. Datos correspondientes al año 2018 de acuerdo con el Anexo I del informe técnico “Modernización de la red de colectivos de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Modernización de la red de colectivos del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Ministerio de Transporte (noviembre de 2019).

⁷⁵ Se excluye el agrupamiento tarifario Suburbano Grupo II, por tener características diferenciadas del resto de los agrupamientos: distancias mayores, material rodante específico con factores de uso particulares, recorridos que se desarrollan en buena medida por autopistas, entre otros.

La función de producción a largo plazo asigna a cada combinación de factores la máxima cantidad de output que se puede obtener con ellos. En un modelo sencillo con dos únicos factores, esta función será de la siguiente forma:

$$Q = f(L, K).$$

Donde Q es la cantidad ofrecida, L el factor trabajo (la dotación de personal) y K el factor capital (compuesto principalmente por el parque de colectivos)

En este sentido habrá:

Rendimientos constantes a escala: $f(\lambda L, \lambda K) = \lambda f(L, K)$, para todo $\lambda > 0$;

Rendimientos crecientes a escala: $f(\lambda L, \lambda K) > \lambda f(L, K)$, para todo $\lambda > 1$;

Rendimientos decrecientes a escala: $f(\lambda L, \lambda K) < \lambda f(L, K)$, para todo $\lambda > 1$

En el APP los rendimientos constantes a escala implican que sería indistinto producir una determinada cantidad de vehículos-km con una empresa grande (lado izquierdo de la ecuación) que con varias empresas chicas (lado derecho de la ecuación). Producir una determinada cantidad de km recorridos requiere una determinada cantidad de vehículos y de personal independientemente de la cantidad y tamaño de las empresas.

La función de producción de APP en el caso de que no se pueda modificar el tamaño del vehículo, se caracteriza por ser una función de producción de coeficientes fijos.

$$Q = \min\{\alpha L, \beta K\},$$

En donde α, β son constantes positivas.

El grado de sustituibilidad entre los factores es nulo, siendo necesario combinar cada unidad de trabajo con α, β unidades de capital.

En la función de producción del APP esto implica que para producir un determinado nivel vehículos-km se requiere una determinada dotación de vehículos y personal. Es decir, no se pueden aumentar los km recorridos aumentando solo uno de factores de producción.

11.2. LA POSIBILIDAD DE ECONOMÍAS DE ESCALA EN EL APP

Las economías de escala en el APP significan que, (ceteris paribus el tipo de vehículo, el recorrido, y el índice de pasajero/km (IPK)), a medida que aumenta el tamaño de la empresa (medido en parque de similares características) menor será el costo por km recorrido. Esta reducción de costos unitarios a medida que se incrementa el tamaño de la empresa podría deberse a un mejor prorrateo de los gastos generales, aumento de las horas de funcionamiento comercial del vehículo⁷⁶, reducción de los costos de mantenimiento unitario en los talleres, mejores precios de los insumos y de los vehículos, uso de tecnología para mejorar el consumo de combustible, etc.

También el aumento del tamaño de la empresa le podría permitir un mejor aprovechamiento de la tecnología para mejorar la cadencia del servicio y aumentar la cantidad de pasajeros transportados. Esta mejora no se vería reflejada en una disminución del costo por km

⁷⁶ Como consecuencia de una administración más eficiente de la flota y de la disponibilidad de las unidades.

recorrido sino en una mejora del IPK y en los ingresos por km recorrido⁷⁷.

De acuerdo a la teoría microeconómica las economías de escala permiten alcanzar un costo medio mínimo en el nivel de producción en el cual se igualan el costo medio y el costo marginal⁷⁸. A partir de dicho nivel de producción los costos medios aumentan con el nivel de producción al aparecer las deseconomías de escala⁷⁹.

Por lo tanto, se podría plantear la hipótesis de que en el APP existirían economías de escala hasta un determinado nivel de producción (km recorridos o EOK por la empresa). Alcanzado dicho nivel de parque y km recorridos, el costo medio se encontraría en nivel mínimo y las economías de escala (y por ende el tamaño de la empresa) dejarían de ser relevantes.

En este sentido, Muller señala: “Algunas veces se menciona como un elemento explicativo – sobre todo en ámbitos no especializados – la existencia de sistemáticas economías internas de escala, y por lo tanto la conformación de monopolios naturales, los que por naturaleza demandan intervención regulatoria. Pero es ya aceptado – y por lo demás un sencillo cómputo de costos lo demuestra – que tales economías no son relevantes, más allá de determinada talla empresarial, que se alcanza fácilmente.”⁸⁰

A continuación se analiza la hipótesis de la existencia de economías de escala en función de la metodología de costos que utiliza el Ministerio de Transporte.

11.3. LA METODOLOGÍA DEL CÁLCULO DE COSTOS

El Anexo VI de la Resolución N° 704 de fecha 4 de noviembre de 2019 del Ministerio de Transporte aprobó los Cálculos de los Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte de Pasajeros Urbanos y Suburbanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires para el mes de noviembre de 2019. Estos cálculos se realizaron en función de la metodología aprobada por la Resolución N° 37 de fecha 13 de febrero de 2013 del ex Ministerio del Interior y Transporte y sus posteriores modificaciones.

La metodología se basa en un modelo de simulación en donde el cálculo es efectuado mediante una fórmula polinómica cuyos términos tratan de reproducir la totalidad de los costos kilométricos en que incurre una empresa considerada “representativa” de cada grupo de tarificación y clúster⁸¹ correspondiente.

La estimación de los costos consiste en obtener la totalidad de los costos por kilómetro en que incurre cada vehículo de la empresa “representativa” del grupo de tarificación y clúster de que se trate. A partir de estos costos/km (costos específicos) se obtiene la tarifa básica resultante como el cociente entre los costos por vehículo-kilómetro (oferta) y la demanda de la empresa,

⁷⁷El aumento del IPK podría reducir la velocidad comercial y aumentar el costo por km recorrido ya que una mayor IPK implica una mayor cantidad de detenciones para ascensos y descensos de pasajeros o un mayor volumen de ascensos y descensos en la misma cantidad de paradas de la situación anterior.

⁷⁸ En el tramo de la función en que el costo de marginal es creciente. Si el costo marginal es siempre decreciente estamos en el caso del monopolio natural.

⁷⁹ En general, la existencia de economías de escalas están asociadas a los costos fijos correspondientes a un stock de capital dado, ya que tanto los costos medios como los marginales son de corto plazo. En el largo plazo se considera que todos los costos son variables.

⁸⁰ Muller (2010)

⁸¹ El término se deriva del inglés (que significa “racimo”) y se aplica a una concentración de empresas que se agrupan territorialmente.

también por kilómetro, expresada en pasajeros transportados. Esta tarifa por pasajero se la afecta por la distribución de tráfico de las distintas secciones tarifarias, obteniéndose así, las tarifas correspondientes a las diferentes secciones.

La fórmula polinómica agrupa a los costos conforme a la naturaleza de los mismos (variables, fijos directos, fijos indirectos y costos del personal de conducción). De esta manera el cálculo muestra la relación existente entre los costos y ciertas características de la explotación, como son la intensidad del tránsito, la velocidad comercial, el tipo de vehículo utilizado, su utilización anual y la dimensión y organización de la empresa operadora.

A continuación se presentan los parques correspondientes a las distintas empresas representativas de cada agrupamiento tarifario y clúster que surgen del Anexo VI⁸².

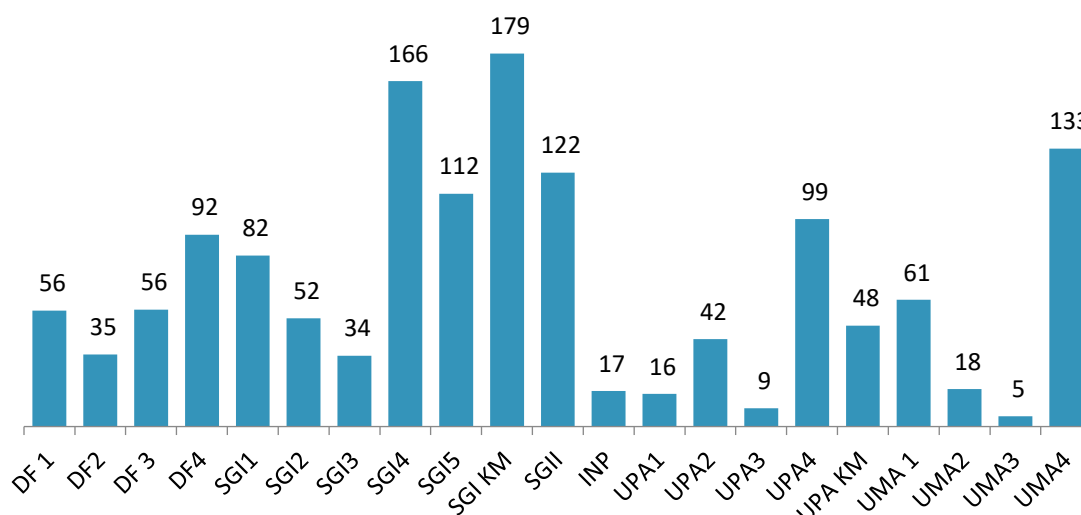
Tabla 36 Parque móvil según clúster

AGRUPAMIENTO	PARQUE	AGRUPAMIENTO	PARQUE
DF 1	56	INP	17
DF2	35	UPA1	16
DF 3	56	UPA2	42
DF4	92	UPA3	9
SGI1	82	UPA4	99
SGI2	52	UPA KM	48
SGI3	34	UMA 1	61
SGI4	166	UMA2	18
SGI5	112	UMA3	5
SGI KM	179	UMA4	133
SGII	122		

Fuente: elaboración propia con base en Anexo VI de la Resolución N° 704/2019.

De lo anterior surge una gran variedad de tamaños de la empresa representativa correspondiente a cada clúster. Por ejemplo, la empresa representativa del clúster SGI km tiene un parque de 179 vehículos que representa casi 36 veces el tamaño de la empresa representativa del clúster UMA 3 (con un parque de solo 5 vehículos).

Gráfico 13 Parque móvil según clúster



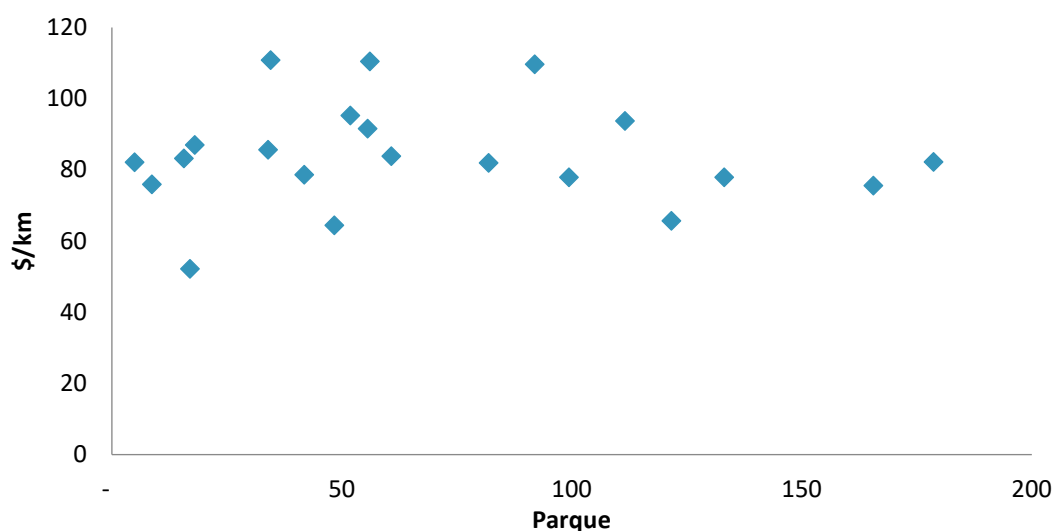
⁸² Anexo 2 Características de la empresa

Debe destacarse que el tamaño de la empresa representativa no afecta el tamaño del vehículo representativo, ya que de acuerdo con el Anexo 10 el precio del vehículo es similar para la mayoría de los clúster (\$ 4.665.041). Las únicas excepciones son el clúster SGII (\$ 6.485.940) y los clúster de la jurisdicción municipal (\$ 4.037.585).

La gran dispersión en los tamaños de las distintas empresas representativas no se ve reflejada en los principales parámetros que influyen en el cálculo del costo por km recorrido. De esta manera, de acuerdo a la metodología, no existiría una relación entre el tamaño de la empresa representativa y el costo por km recorrido.

A continuación se presenta en el siguiente gráfico el costo por km sin IVA (Anexo 10 c) y parque correspondiente a cada clúster.

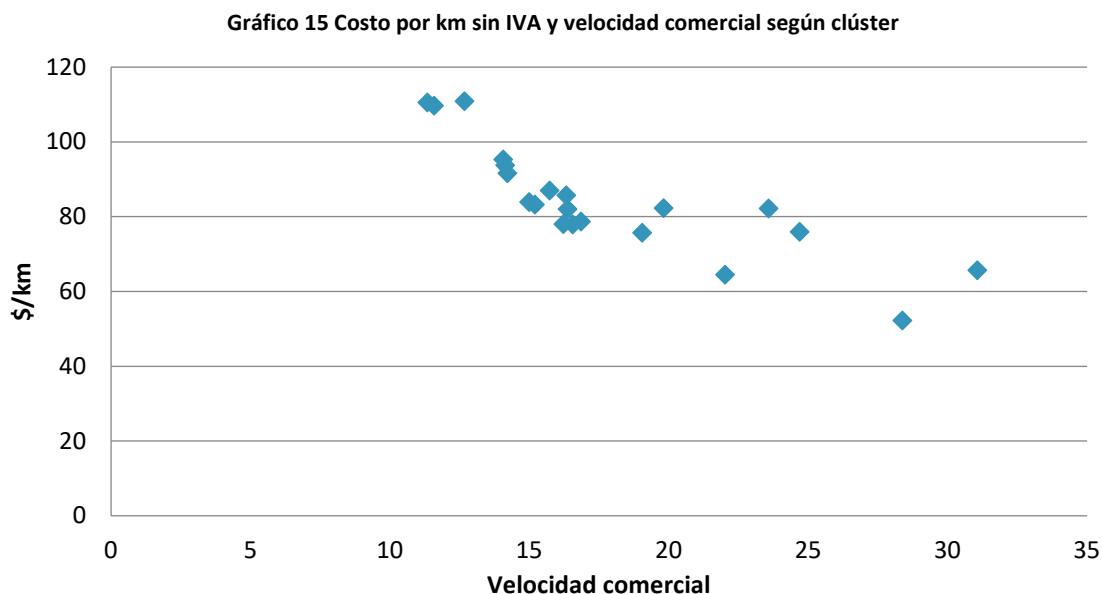
Gráfico 14 Costo por km sin IVA y parque según clúster



Del gráfico surge que prácticamente no existe correlación entre el tamaño de la empresa representativa y el costo por km recorrido.

En realidad, el principal factor que explicaría (parcialmente) las diferencias en los costos por km recorrido no es el tamaño de la empresa representativa sino la velocidad comercial.

En el siguiente gráfico puede apreciarse una relación inversa entre el costo por km recorrido y la velocidad comercial.



11.4. LA FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN DE ACUERDO A LA METODOLOGÍA DE COSTOS

La hipótesis de los rendimientos constantes a escala parece verse reflejada en la función de producción que se deriva de la metodología de costos. A continuación se presentan las cantidades de trabajo (L, dotación de personal) y capital (parque) necesarios para producir un millón de vehículos-km por año para las empresas representativas de distintos clústeres de similar velocidad comercial (entre 16 y 17 km por hora).

Tabla 37 Dotaciones para producir un millón de vehículos-km por año

CLUSTER	VEHÍCULOS	PERSONAL	VELOCIDAD COMERCIAL	KM RECORRIDOS	PARQUE
SGI 1	14,0	40,7	16,37	5.849.087	82
SGI 3	15,1	44,1	16,33	2.244.573	34
UPA 2	14,0	40,8	16,86	2.987.659	42
UPA 4	13,9	40,3	16,56	7.149.363	99
UMA 4	14,4	40,8	16,22	9.242.287	133

Fuente: elaboración propia con base en Anexo VI de la Resolución N° 704/2019

Del cuadro anterior surge que la función de producción es similar para los distintos clúster; se necesita un parque de 14 vehículos y un poco más de 40 trabajadores para producir un millón de vehículos-km por año. Quizás la excepción sea el clúster SGI3 que casualmente es el de la empresa representativa de menor tamaño (34 vehículos). Sin embargo, no puede concluirse que esto se deba al tamaño de la empresa, ya que la empresa representativa del clúster UPA2 (de solo 42 vehículos) tiene una función de producción similar al de la empresa representativa del clúster UMA 4 (que tiene 133 vehículos).

Por último, la característica de los coeficientes fijos de la función de producción del APP se ve reflejada en la escasa dispersión de la dotación de personal por vehículo.

Tabla 38 Dotación de personal por vehículo según clúster

CLUSTER	DOTACIÓN POR VEHÍCULO
DF 1	2,84

CLUSTER	DOTACIÓN POR VEHÍCULO
DF2	2,84
DF 3	2,84
DF4	2,84
SGI1	2,91
SGI2	2,89
SGI3	2,91
SGI4	2,91
SGI5	2,90
SGI KM	2,91
SGII	3,03
INP	2,94
UPA1	2,87
UPA2	2,92
UPA3	2,87
UPA4	2,90
UPA KM	2,89
UMA 1	2,82
UMA2	2,89
UMA3	2,83
UMA4	2,83

Fuente: elaboración propia con base en Anexo VI de la Resolución N° 704/2019

11.5. CONCLUSIONES

De análisis anterior surge que, de acuerdo a la metodología de costos, en el caso de que existiera algún tipo de economías de escala, las mismas se alcanzarían con umbrales bastante pequeños (5 vehículos) y que a partir de dicha escala los costos medios permanecen prácticamente constantes, siendo independientes del tamaño de la empresa (alcanzando un tamaño 179 vehículos para la empresa representativa más grande).

Debe destacarse que la metodología calcula los costos para una empresa representativa de cada clúster cuando en la realidad las empresas multilíneas y especialmente los grupos empresarios operan líneas correspondientes a distintos clústers y agrupamientos tarifarios. Por este motivo, la metodología de costos que utiliza el Ministerio de Transporte no resulta adecuada para dimensionar las hipotéticas economías de escalas correspondientes a los grupos empresarios de mayor tamaño.

En este sentido, en el caso que dichas economías de escala existieran, no estarían reflejadas en la estructura de costos de la metodología, situación que permitiría que los grandes grupos empresariales se beneficiaran de los eventuales ahorros de costos correspondientes. Por ejemplo, el principal grupo empresario concentra un parque de más de 3.300 vehículos, el que resulta 18 veces más grande que el parque correspondiente a la empresa representativa de mayor tamaño y 660 veces más grande que la empresa representativa de menor tamaño.

Debe destacarse que la disminución del costo medio por km recorrido no es el único factor relevante al analizar el tamaño de la empresa. En este sentido, muchas veces la existencia de pequeños operadores no se refleja generalmente en un mayor costo por km recorrido sino en una peor calidad del servicio como ser tiempos de espera, frecuencia irregular, baja cobertura, antigüedad del parque, tecnología inadecuada, informalidad de los conductores, accidentes,

etc.

Respecto a la regularidad de los servicios, Rogat señala: “.....las estructuras de funcionamiento inadecuado y el tamaño de la empresa, pueden ser otro factor, ya que es más difícil proveer servicios regulares cuando dichos servicios son prestados por un gran número de pequeños operadores que trabajan independientemente”.⁸³

Con relación a la cobertura de los servicios el mismo autor señala que “las estructuras de operación inapropiadas o el tamaño de la empresa también puede ser significativo: en donde hay varios pequeños operadores, particularmente en donde la regulación del servicio es débil, es poco probable que cuenten con la experticia para tomar ventaja de nuevas oportunidades comerciales que se presentan gracias al desarrollo de la ciudad. Es más probable que los grandes operadores sean más conscientes de dichas oportunidades”⁸⁴.

⁸³ Rogat (2009)

⁸⁴ Rogat (2009)

12. ANEXO 4: LOS MAPAS

Ilustración 15 Recorrido de líneas Grupo LINEA 216

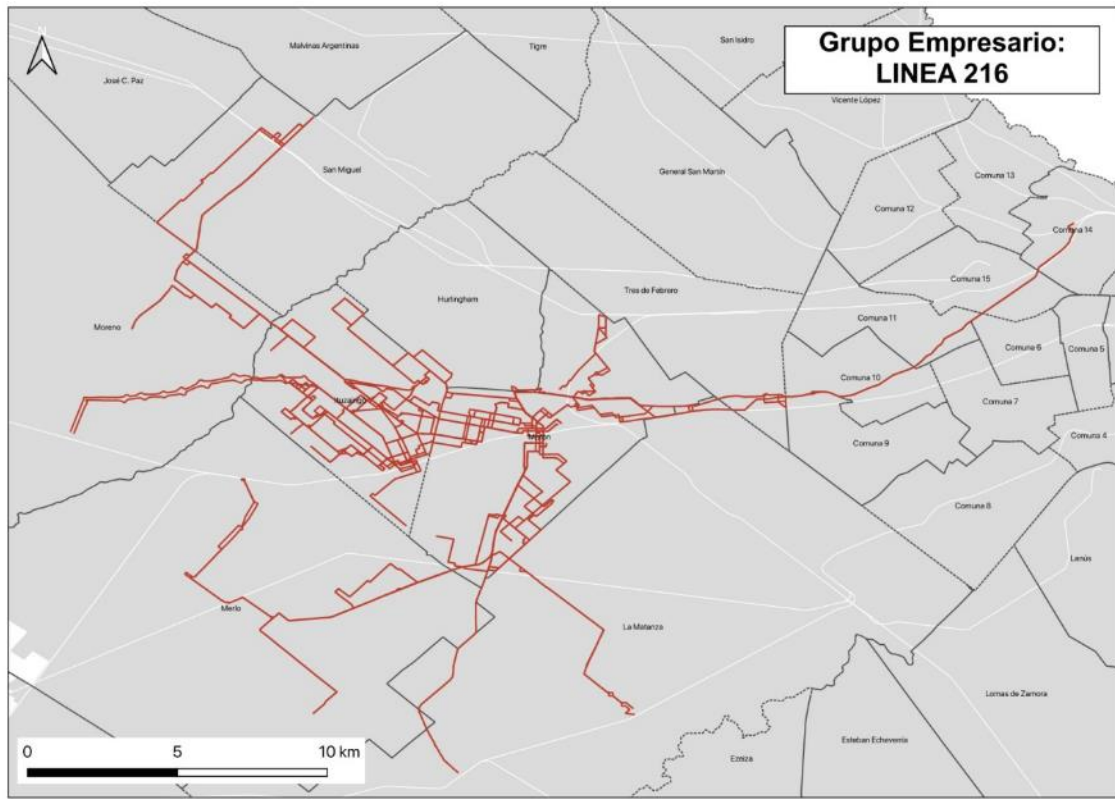


Ilustración 16 Recorrido de líneas Grupo MOTSA

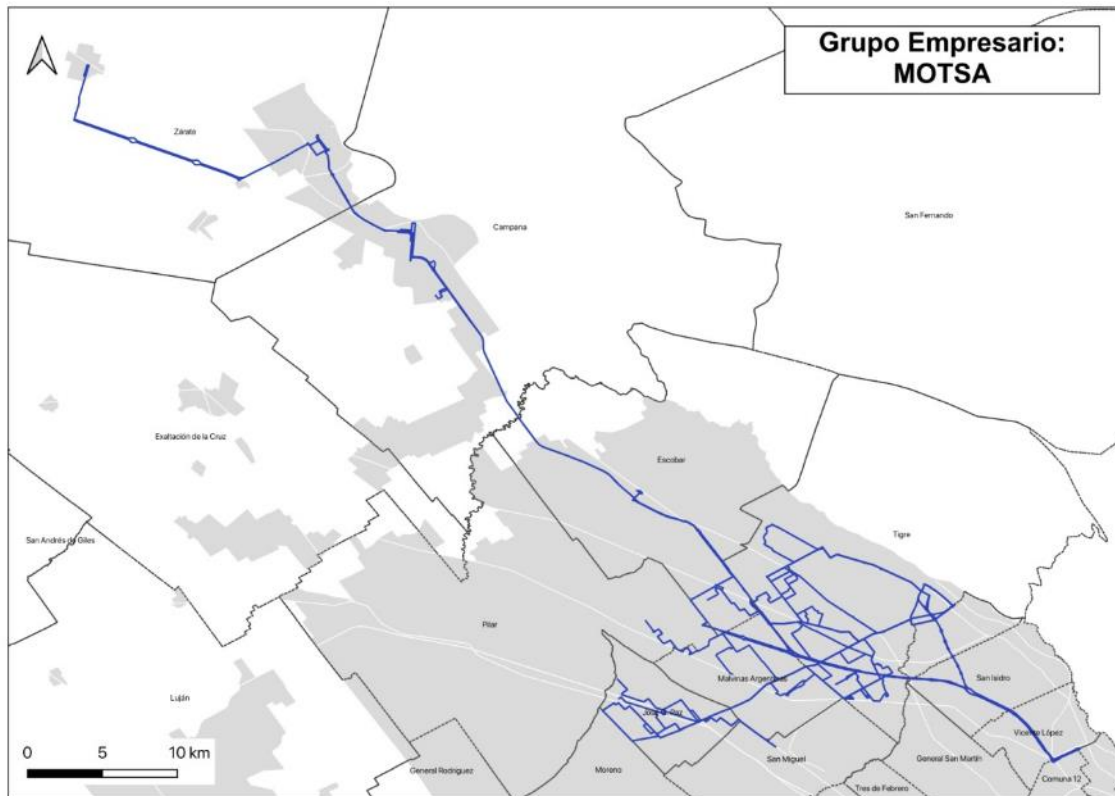


Ilustración 17 Recorrido de líneas Grupo LA CABAÑA

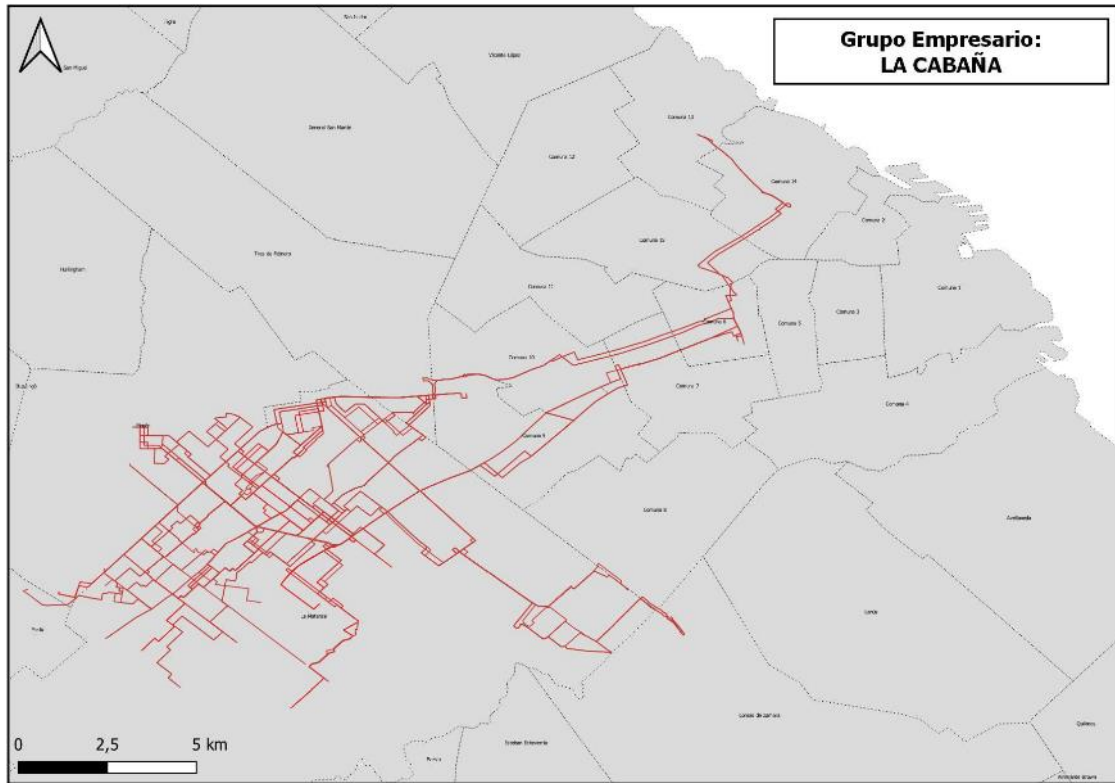


Ilustración 18 Recorrido de líneas Grupo MO 45

