



RADIOGRAFIA DEL SISTEMA

TRANSPORTE DE PASAJEROS POR ÓMNIBUS DE LARGA DISTANCIA

PRESENTACIÓN

AAETA fue fundada en 1941 por un grupo de empresarios preocupados por darle impulso a la actividad del transporte de pasajeros por ómnibus.

AAETA tiene asociadas empresas de transporte de pasajeros de ómnibus en dos modalidades, Larga Distancia y Urbanos del AMBA.

En esta gacetilla evaluaremos el transporte de Larga Distancia de Jurisdicción Nacional (son los servicios que vinculan a localidades de diferentes provincias)

Vincula en forma directa a 763 localidades urbanas de la Argentina sobre un total de algo más de **900** núcleos urbanos, esto es, el **84%** de las localidades se encuentra servida con alguna línea nacional. Dado que las redes provinciales de transporte automotor de pasajeros de larga distancia son un complemento local de los servicios nacionales, las casi **150** localidades urbanas argentinas no servidas por líneas nacionales se encuentran conectadas al resto del país en viajes combinados con estos servicios provinciales. Además, vincula a más de **2500** localidades si se incluyen a aquellas que no alcanzan el rol de ciudad.

Las empresas de transporte de larga distancia cuentan actualmente con una flota de aproximadamente más de **3.000** ómnibus.

Hay una permanente actualización de la flota y la antigüedad promedio de las unidades es de **7,7** años y con una capacidad media de **52,4** butacas por vehículo.

La inversión promedio anual del sector alcanza una cifra cercana a los 115 millones de dólares.

Ofrecen **comodidades y prestaciones** comparables a los países del primer mundo y estándares internacionales de seguridad.

Este tipo de transporte **emplea** en forma directa a más de **15.000** personas.

Las empresas de larga distancia transportaron en el año 2023 **23,2** millones de pasajeros por año.

Estas empresas llegan a prácticamente todas las ciudades y pueblos del país, y recorren aproximadamente **540** millones de kilómetros por año.

El servicio es brindado por un centenar de empresas, algunas de ellas conforman grupos empresarios de diversa magnitud. Muchas de estas empresas operan servicios de larga distancia internos en sus respectivas provincias de localización.

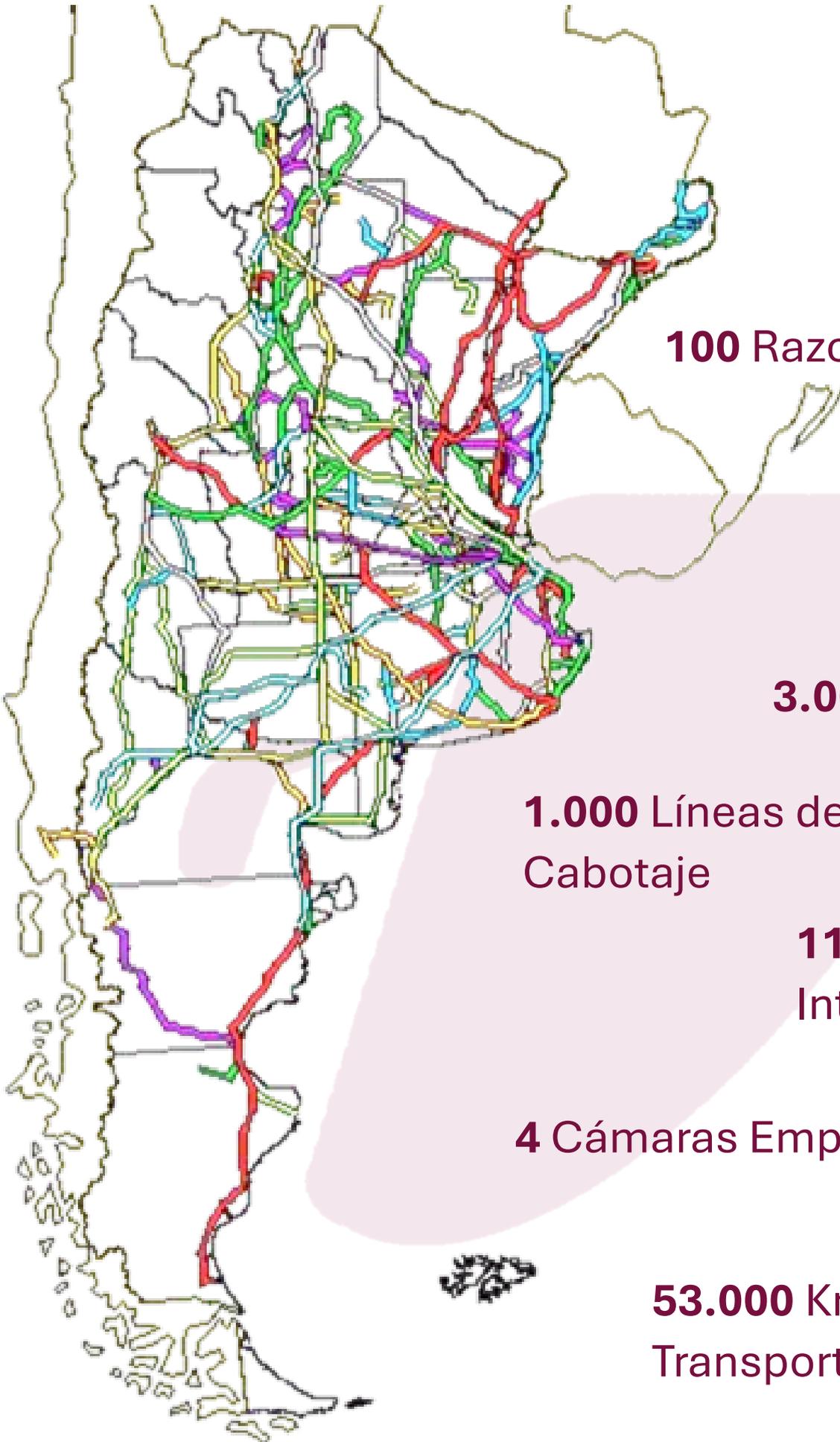
Recorrido medio anual por vehículo: 180.000 kilómetros.

- Líneas en operación: 1.100 de cabotaje y 113 líneas internacionales.
- Servicios anuales efectuados año 2022: **547** mil
- Extensión promedio de las líneas de cabotaje: 600 kilómetros. El abanico de distancia abarca desde los 60 kilómetros (por ejemplo, la línea que vincula Caleta Olivia, en Santa Cruz con Comodoro Rivadavia, en Chubut), hasta los 3.500 kilómetros (por ejemplo, San Salvador de Jujuy - Río Gallegos, en Santa Cruz).
- Extensión de la red: **53.000** kilómetros.

- Distancia media de viaje de los pasajeros: 358 kilómetros.
- Facturación anual: aproximadamente, **U\$s 690** millones, de los cuales casi más del **15%** se destina a **renovación de la flota**.
- Empleo: el sector emplea en forma directa a unos **15.000** trabajadores, cifra que se incrementa considerablemente si se le adiciona el empleo derivado de los diferentes sistemas de transporte automotor de pasajeros de larga distancia de cada una de las jurisdicciones provinciales.
- La oferta del sector se ha caracterizado, históricamente, por mantener altos niveles de calidad y fuertes esfuerzos en materia de renovación de flota, con una cobertura geográfica muy amplia de sus servicios que, si bien la red se terminó de estructurar hacia fines de la década del '60, ésta no mostró involución alguna, aún en los años de fuerte caída de su tráfico, como se experimentó desde mediados de los noventa hasta la actualidad.
- En los últimos años, la oferta diversificó su calidad, no sólo a través de las unidades ofrecidas, hecho que fue una característica del sector a lo largo de su historia, sino que se introdujeron nuevos servicios a bordo y modalidades de venta de pasajes acorde a las posibilidades tecnológicas vigentes.
- Los precios de los servicios se movieron siempre por debajo de los niveles generales de precios de la economía, con independencia del marco regulatorio vigente en la materia, y tendieron a bajar desde el año 1993/94 hasta fines del año 2002. La incorporación masiva de los vehículos doble piso incrementó la productividad de la actividad.
- Durante mayor parte de la historia del transporte, como en la actualidad, la actividad no ha estado subsidiada (solamente tuvo subsidios al combustible cuando se abandonó la convertibilidad cambiaria en el año 2022, lo que produjo variaciones abruptas en precios de insumos sectoriales. Adicionalmente durante los años 2020 y parcialmente en el año 2021 el sector recibió ayuda económica tendiente a satisfacer parcialmente los salarios de los trabajadores suspendidos mientras los servicios estuvieron suspendidos por epidemia COVID.
- El sector asume el **90%** del costo de transportar gratuitamente a personas con discapacidad (las compensaciones económicas gubernamentales que normativamente deberían cubrir el 50% de ese costo, por demoras en actualización de normas y fuertes demoras en cumplir con los pagos, no alcanzan a cubrir el 10% del costo de estos pasajeros transportados gratuitamente.)
- El marco regulatorio, fuertemente regulado en sus orígenes, fue flexibilizándose desde mediados de la década del '80, hasta culminar, en el año 1992, en un esquema normativo de mayor apertura a la competencia, al permitirse a los operadores acceder a nuevas rutas en forma libre a partir de los “servicios de tráfico libre”, situación que se mantuvo hasta el año 1998, año en el que se cerró ese registro para nuevos servicios. A partir del año 2015 se volvieron a flexibilizar la oferta de servicios, permitiendo en este caso a las empresas fluctuar sus frecuencias ofrecidas, según la demanda estimada, aunque manteniendo las rutas existentes.

ÍNDICE

Datos Fijos Del Sistema	5
Hitos Regulatorios Del Sistema	6
Oferta Y Demanda	7
Activos Y Demanda	9
Antigüedad De Parque Móvil	10
Costos E Ingresos	11
Evolución Comparativa Oferta Con Otros Medios	12
Evolución Histórica De Participación Modal	14



100 Razones Sociales

3.000 Unidades

1.000 Líneas de Cabotaje

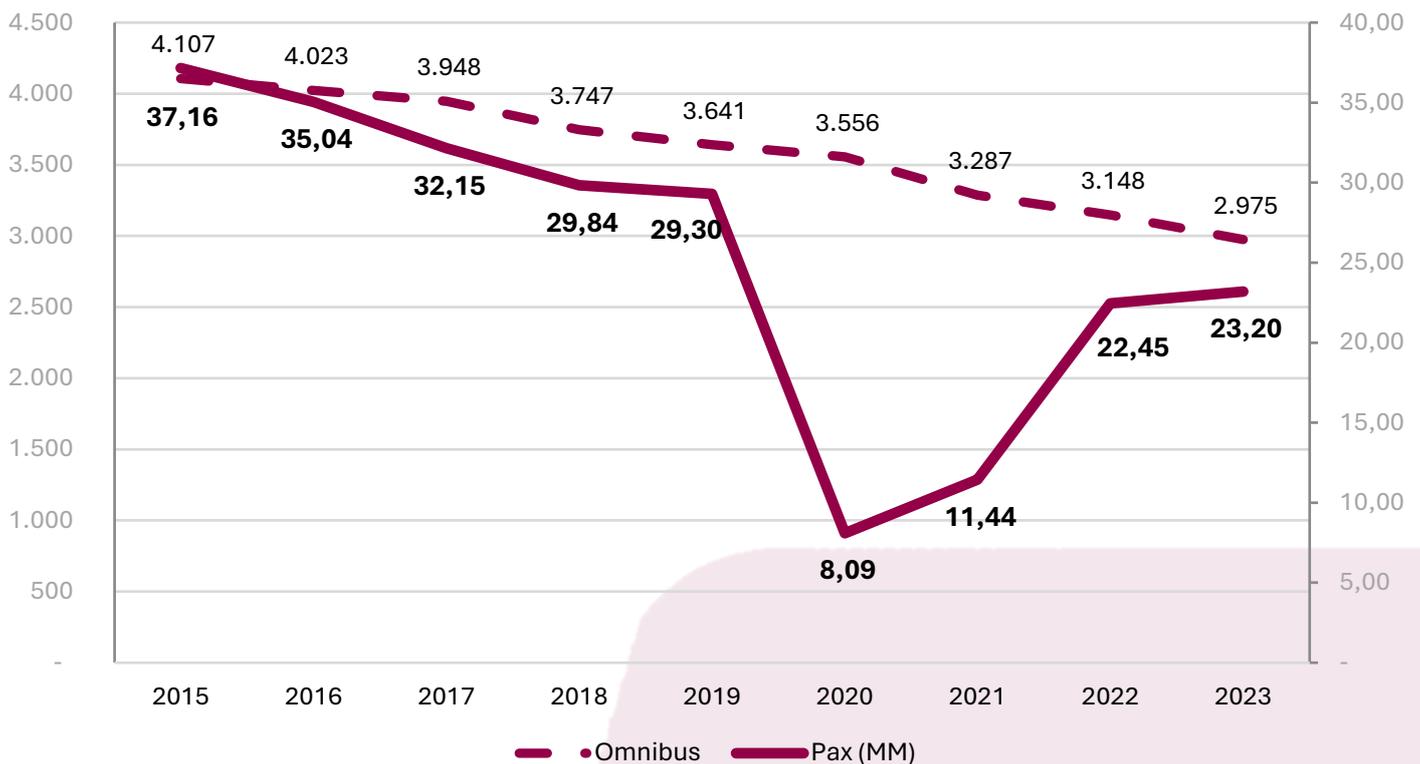
113 Líneas de Internacionales

4 Cámaras Empresarias

53.000 Km de Red de Transporte



EVOLUCIÓN KM OFRECIDOS ANUALES - EVOLUCIÓN DEMANDA TOTAL



Las empresas del sector tienen una dinámica muy entrenada, que les permite ajustar la oferta en forma muy sensible a las variaciones de la demanda. A modo de ejemplo, la actividad estuvo 9 meses TOTALMENTE PARADA por la PANDEMIA COVID y a principios de 2021 comenzó una sostenida recuperación. A fines de 2023 aún no alcanzó los niveles prepandemia (año 2019) y se produjo en el segundo semestre 2023 un amesetamiento y hacia fines de 2023 una retracción en la demanda del orden del 30%.

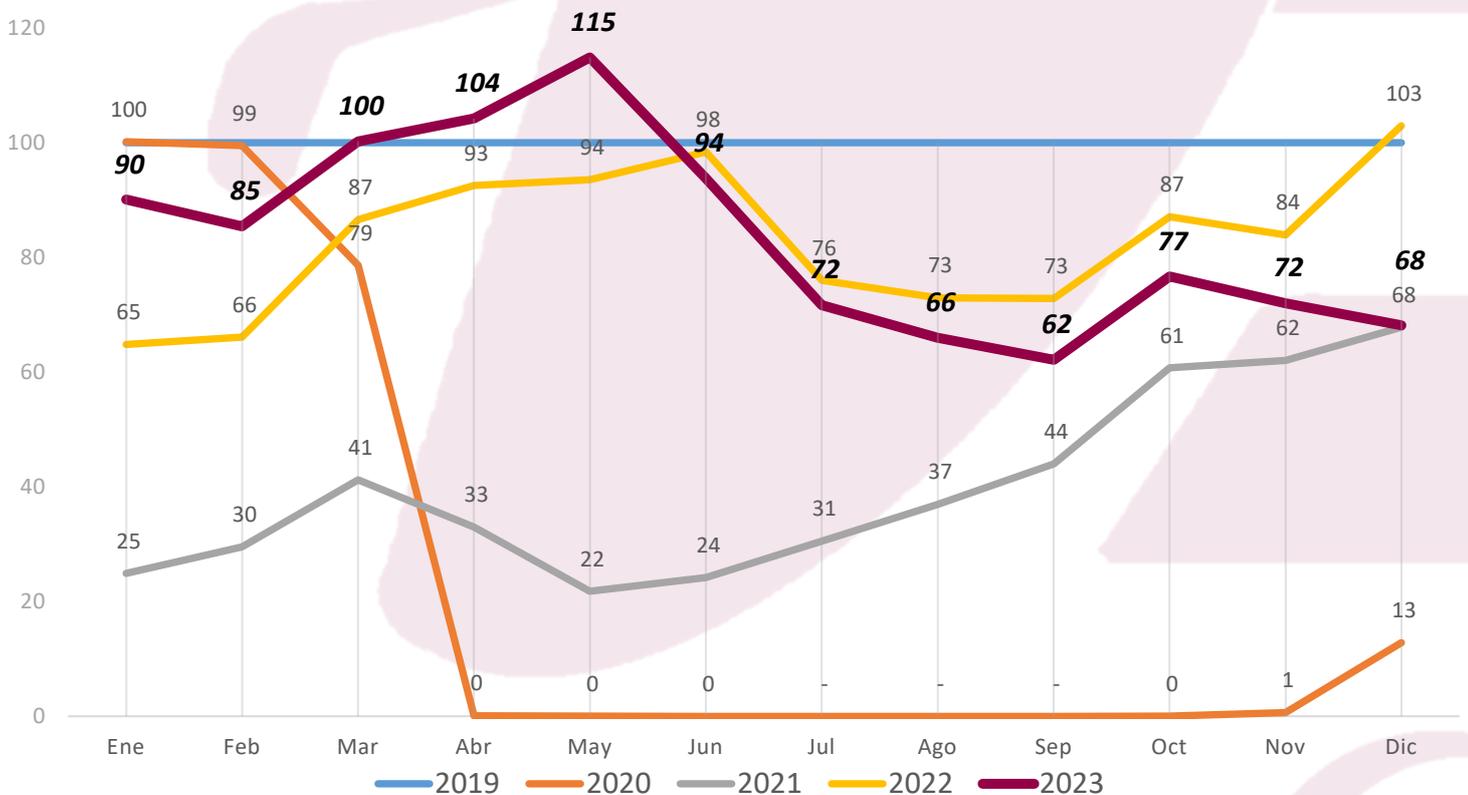
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA Y RECUPERACIÓN PANDEMIA

La pandemia impactó muy negativamente en el período mar 2020 a mar 2022 (fueron dos años de nula y baja actividad por COVID)

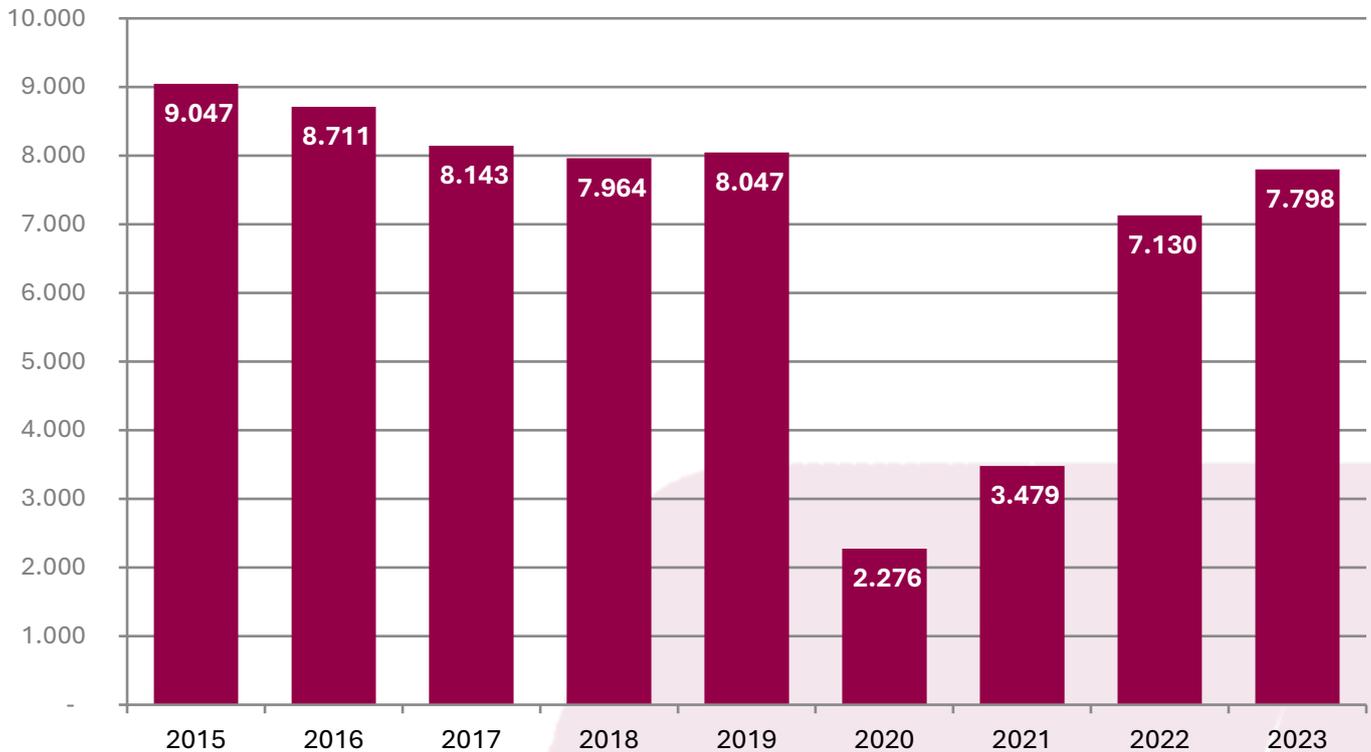
	Pasajeros Interurbanos				
Año	2019	2020	2021	2022	2023
Ene	3.230.000	3.234.860	804.141	2.093.459	2.909.175
Feb	3.000.000	2.984.955	885.418	1.982.084	2.561.745
Mar	1.936.183	1.522.626	797.976	1.676.359	1.940.614
Abr	1.797.107	1.635	592.271	1.662.708	1.872.756
May	1.565.520	674	341.092	1.464.673	1.798.202
Jun	1.719.627	5	415.685	1.692.068	1.612.602
Jul	2.897.794	-	884.756	2.203.066	2.077.150
Ago	2.363.734	-	873.391	1.724.675	1.559.741
Sep	2.375.660	-	1.045.000	1.730.533	1.475.940
Oct	2.439.473	514	1.482.105	2.124.269	1.870.446
Nov	2.276.549	14.478	1.412.535	1.910.603	1.639.257
Dic	2.768.373	354.897	1.877.621	2.850.395	1.887.097
Anual	28.370.020	8.114.644	11.411.991	23.114.892	23.204.725
Anual	100%	29%	40%	81%	82%

Pasajeros Interurbanos base 2019 = 100					
	2019	2020	2021	2022	2023
Ene	100	100	25	65	90
Feb	100	99	30	66	85
Mar	100	79	41	87	100
Abr	100	0	33	93	104
May	100	0	22	94	115
Jun	100	0	24	98	94
Jul	100	-	31	76	72
Ago	100	-	37	73	66
Sep	100	-	44	73	62
Oct	100	0	61	87	77
Nov	100	1	62	84	72
Dic	100	13	68	103	68

140 Pasajeros - base 2019=100



Pasajeros/omnibus



Año	Activos	Demanda	Demanda / Oferta
	Omnibus	Pax (MM)	Pax/omn
2015	4.107	37,16	9.047
2016	4.023	35,04	8.711
2017	3.948	32,15	8.143
2018	3.747	29,84	7.964
2019	3.641	29,30	8.047
2020	3.556	8,09	2.276
2021	3.287	11,44	3.479
2022	3.148	22,45	7.130
2023	2.975	23,20	7.798

ANTIGÜEDAD DE PARQUE MOVIL

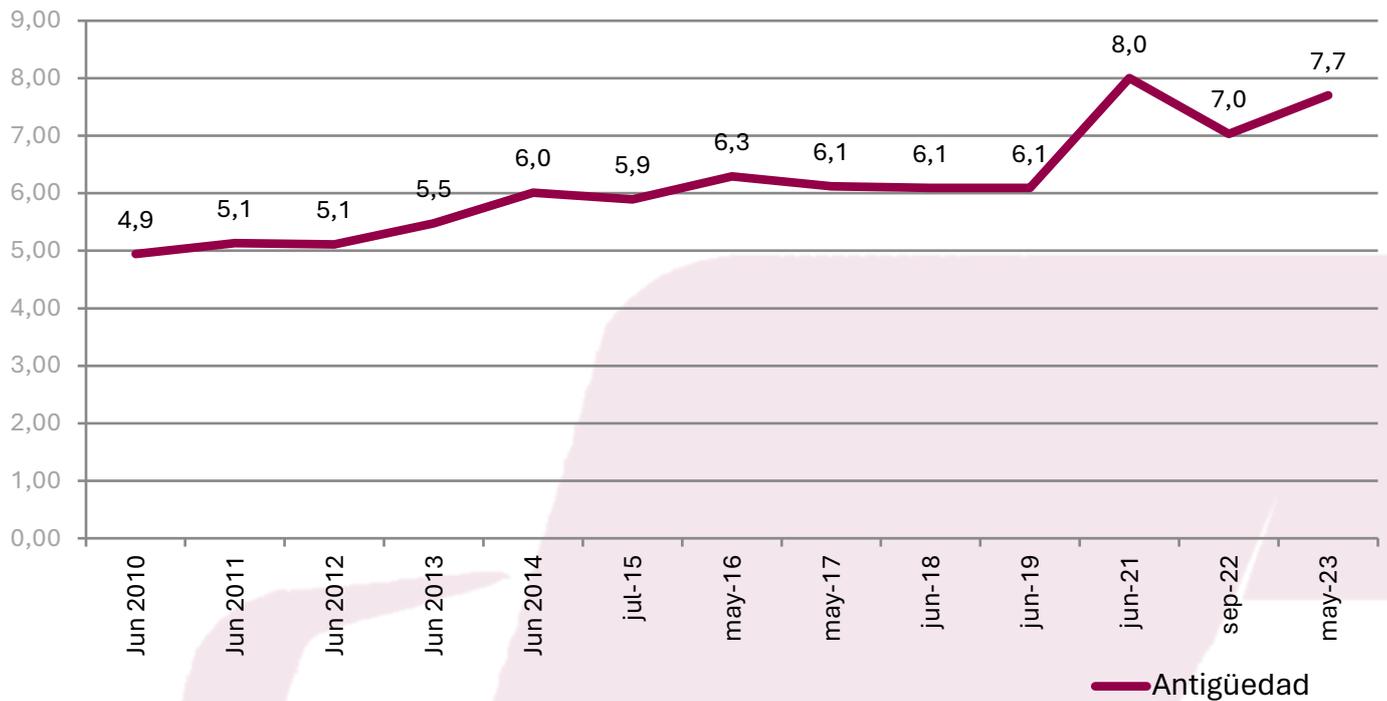


El parque ha tenido un envejecimiento que se acrecentó en los años de pandemia (2020 / 2021).

Lo deseable sería una antigüedad media de cinco (5) años.

Este envejecimiento es posible adjudicarlo a una lenta, pero sostenida, reducción en el volumen de actividad, sumada al escaso acceso a créditos e incentivos para renovación de flota.

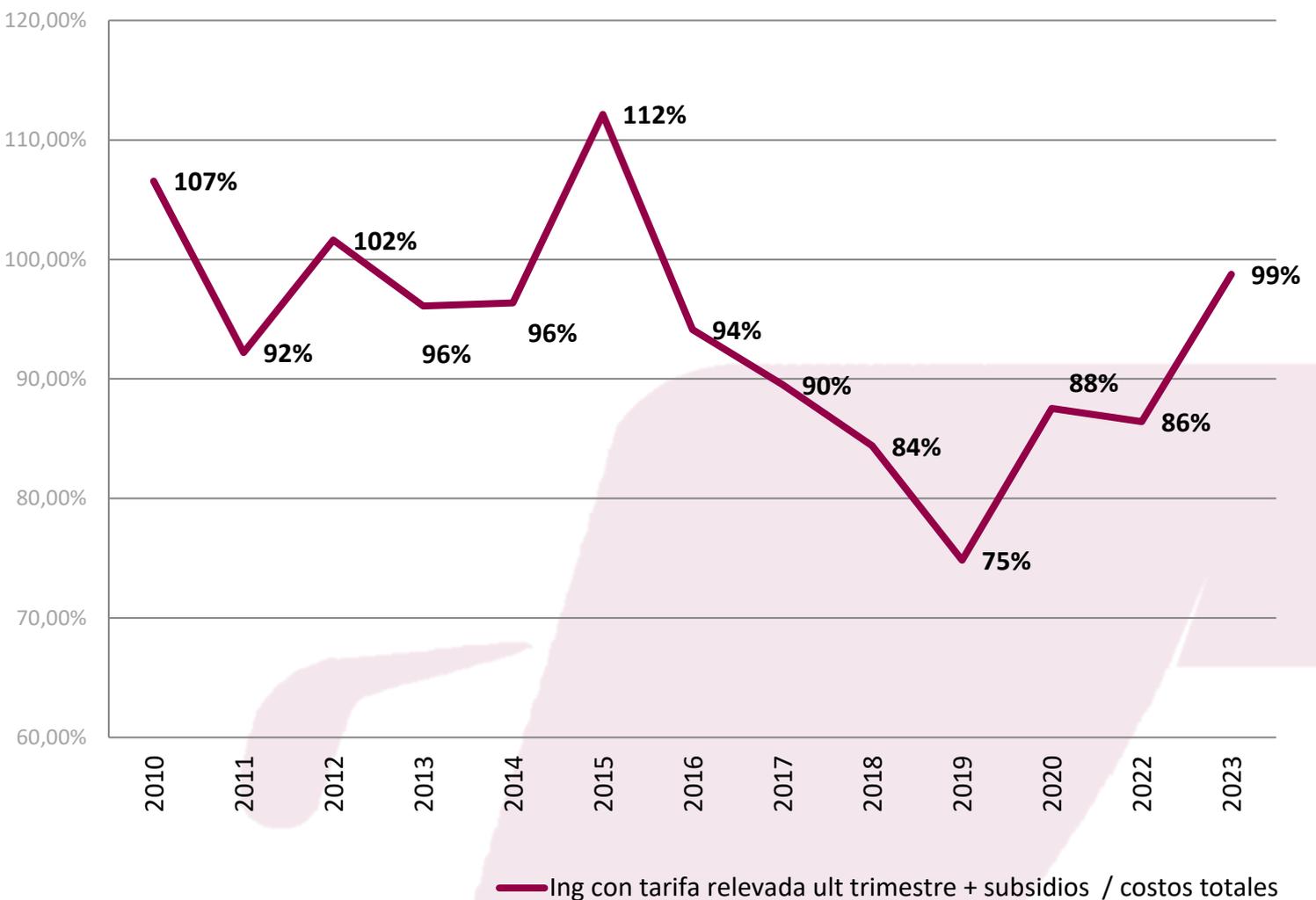
Servicio Interurbano Nacional- Antigüedad Parque



Renovación de Parque (Mayo 2023)



INGRESOS COMO % COSTOS



La penetración de las líneas Low Cost en el período 2016 a 2019 produjo una retracción en la demanda dirigida a los buses y un impacto en los ingresos, por la política de penetración de mercado de estas líneas aéreas con fuertes promociones. En el período 2022 a 2023 la aerolínea que ostenta la mayor participación de mercado genera 2/3 de sus ingresos por ventas de pasajes, pero 1/3 de sus ingresos con aportes del Estado. Los servicios ferroviarios si bien están limitados a pocas rutas tienen subsidiada el 95 % del costo (los usuarios pagan solo menos del 5% del costo del servicio).

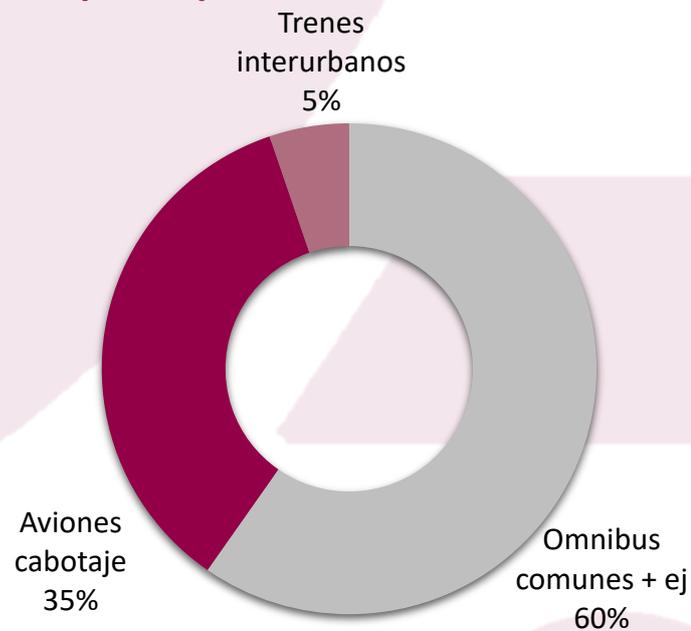
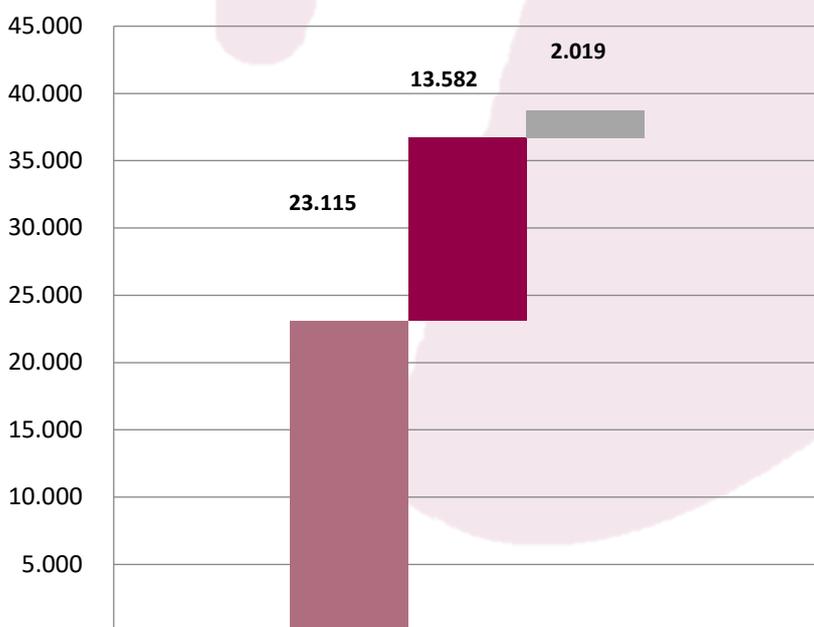
EVOLUCIÓN COMPARATIVA OFERTA CON OTROS MODOS



Pasajeros Anuales Cabotaje
Argentina
(en miles de pasajeros)

Año	2022	% viajes
Omnibus comunes + ej	23.115	60%
Aviones cabotaje	13.582	35%
Trenes interurbanos	2.019	5%
Total	38.716	100%

Año 2022 Pax (miles)



- Trens interurbanos
- Aviones cabotaje
- Omnibus comunes + ej

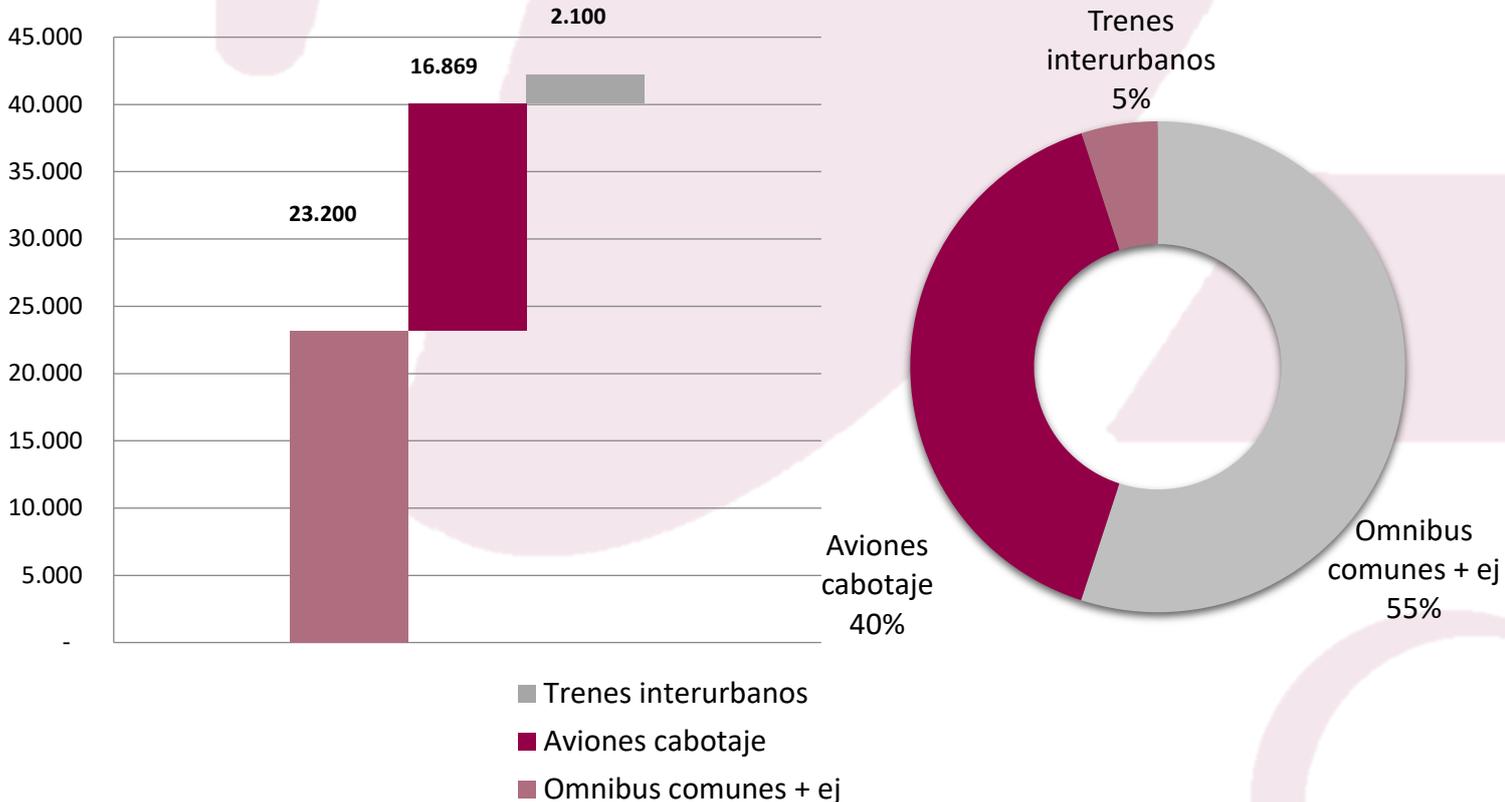
EVOLUCIÓN COMPARATIVA OFERTA CON OTROS MODOS



Pasajeros Anuales Cabotaje
Argentina
(en miles de pasajeros)

Año	2023	% viajes
Omnibus comunes + ej	23.200	55%
Aviones cabotaje	16.869	40%
Trenes interurbanos	2.100	5%
Total	44.769	100%

Año 2022 Pax (miles)



EVOLUCION HISTÓRICA DE PARTICIPACIÓN MODAL (MILES DE PASAJEROS)



Año	Tren Trenes interurbanos (**)	Avión Aviones cabotaje	Bus Bus Larga Distancia	Automóvil Transporte Público Automoviles por peajes
1996	2.554	5.902	45.143	53.599
1997	2.646	6.581	45.638	54.865
1998	2.631	6.995	46.054	55.680
1999	2.480	7.014	42.188	51.682
2000	2.187	6.821	37.974	46.982
2001	1.774	4.942	35.742	42.458
2002	1.525	4.432	36.295	42.252
2003	2.111	4.433	40.325	46.869
2004	2.182	5.061	44.785	52.028
2005	2.159	5.792	50.573	58.524
2006	2.149	5.264	53.051	60.464
2007	1.735	5.736	47.777	55.248
2008	1.409	5.799	47.703	54.911
2009	1.165	6.615	47.625	55.405
2010	1.262	6.802	50.510	58.574
2011	1.139	6.358	52.741	60.238
2012	1.268	7.360	49.237	57.865
2013	967	8.249	44.060	53.276
2014	905	9.109	41.095	51.109
2015	1.980	10.260	37.955	50.195
2016	2.182	10.831	37.325	50.338
2017	2.343	12.456	34.476	49.275
2018	3.095	14.087	32.213	49.395
2019	3.154	16.038	28.370	47.562
2020	887	3.653	8.115	12.655
2021	2017	6.144	11.412	17.763
2022	3.110	13.582	23.115	39.807
2023 (*)	3.200	16.900	23.200	43.300

(*) estimaciones

(**) incluye servicios de larga distancia y regionales