



RADIOGRAFIA DEL SISTEMA

Radiografía y futuro del Sistema de
transporte público automotor de pasajeros
del AMBA

PRESENTACIÓN

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

Dado que el sistema de transporte público de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires es esencial para el desarrollo productivo de la sociedad y la economía que lo compone, nuestra Asociación tiene como objetivo principal transmitir a todos los actores del transporte la posición de los operadores acerca de políticas eficaces para lograr un sistema seguro, económico y universal.

En el AMBA viajan en colectivo más de 10 millones de personas por día, representando más del 80% de la movilidad en transporte público, el resto se realiza a través de trenes, subtes y otros modos. Con un volumen de 18.500 colectivos, es el segundo sistema más grande del mundo luego de Beijing, China, recorriendo todos los municipios y barrios del AMBA, donde, en muchos casos, es el único modo de transporte al que pueden acceder los ciudadanos, ya que no tienen acceso al subte, no llega el tren, ni hay bicisendas.

Esto implica una enorme responsabilidad para los operadores y los 50.000 trabajadores de las 377 líneas que circulan los 365 días del año. Para el colectivo, no hay feriados, fines de semana largo, navidad, ni año nuevo.

La relevancia del sistema y la crisis económica del año 2001, llevaron al Estado a tomar la decisión política de compensar el costo del boleto para alivianar los gastos de los ciudadanos. En el año 2002, las compensaciones, o los mal llamados subsidios, representaban el 7% del boleto, mientras que hoy, más de 20 años después, representa el 90% del costo.

Desde la resolución MT 509/21 las compensaciones tarifarias se transformaron en “subsidios” directos a las empresas en función de su tamaño, y no en función de los pasajeros que realmente transporta como señala la AGN en su informe 89/17. En base a ello, se propuso utilizar la tarjeta SUBE como mecanismo de asignación directa, honrando los objetivos de su creación (Decreto 84/09): dirigir las compensaciones tarifarias directamente al usuario.

El 34 % de los viajes del AMBA corresponde a boletos con Atributo Social con un descuento especial del 55% (grupos de Afinidad según Resolución MT 975/12). Por lo tanto, se podrían ampliar los grupos de afinidad agregando a aquellos usuarios que tengan ingresos registrados en la AFIP inferior a cierto monto a determinar y, de esa manera, ampliar el universo a quizás el 70% de los viajes, cubriendo el Estado la diferencia entre boleto pagado con descuento y Boleto comercial pleno. Esto incentivaría a las empresas a mejorar sus servicios y adecuarlos a su demanda real, y obligaría a aquellos operadores de baja Demanda a adaptar sus trazas y sus frecuencias al nuevo contexto post COVID, en coordinación con la Autoridad de Transporte local, obligando además al registro por SUBE de cada viaje a nivel nacional.

En este contexto, podemos concluir que el sistema de transporte público automotor de pasajeros del AMBA necesita de políticas públicas valientes que realicen la transformación necesaria para lograr una movilidad y un servicio acorde a las necesidades de la sociedad, con una tarifa sustentable para que los operadores puedan brindar un servicio seguro y de calidad, y trasladar los subsidios directamente a los pasajeros, con segmentación según sus necesidades.

Índice

1. DATOS FIJOS DEL SISTEMA:

1. HISTORIA DEL TRANSPORTE
2. CANTIDAD DE UNIDADES
3. CANTIDAD DE LÍNEAS
4. CANTIDAD DE EMPRESAS
5. CANTIDAD DE CÁMARAS
6. MAPA DE RECORRIDOS
7. ¿DÓNDE ESTÁN LOS COLECTIVOS?
8. HITOS REGULATORIOS DEL SISTEMA
9. COLECTIVOS DEL AMBA: CRONOLOGIA DE UN CONFLICTO

2. INFORMACIÓN DE CONTEXTO:

1. RENOVACIÓN DE FLOTA
2. ANTIGÜEDAD DE PARQUE MÓVIL
3. SISTEMA DE CONFORT
4. OFERTA TOTAL 2023
5. DEMANDA TOTAL 2023
6. CANTIDAD DE BOLETOS: GRUPOS EMPRESARIALES
7. TRAZABILIDAD 2023: COMO SE CLASIFICAN LOS BOLETOS
8. INDICE BONDI
9. BOLETOS: USOS DEMANDA
10. COMPOSICIÓN DE ATRIBUTO SOCIAL
11. BENEFICIOS Y DESCUENTOS: RED SUBE
12. IPK VS. FACTOR DE OCUPACION

3. CONCLUSIONES

4. FUENTES

DATOS FIJOS DEL SISTEMA

Historia del Transporte

Origen del Transporte en Buenos Aires



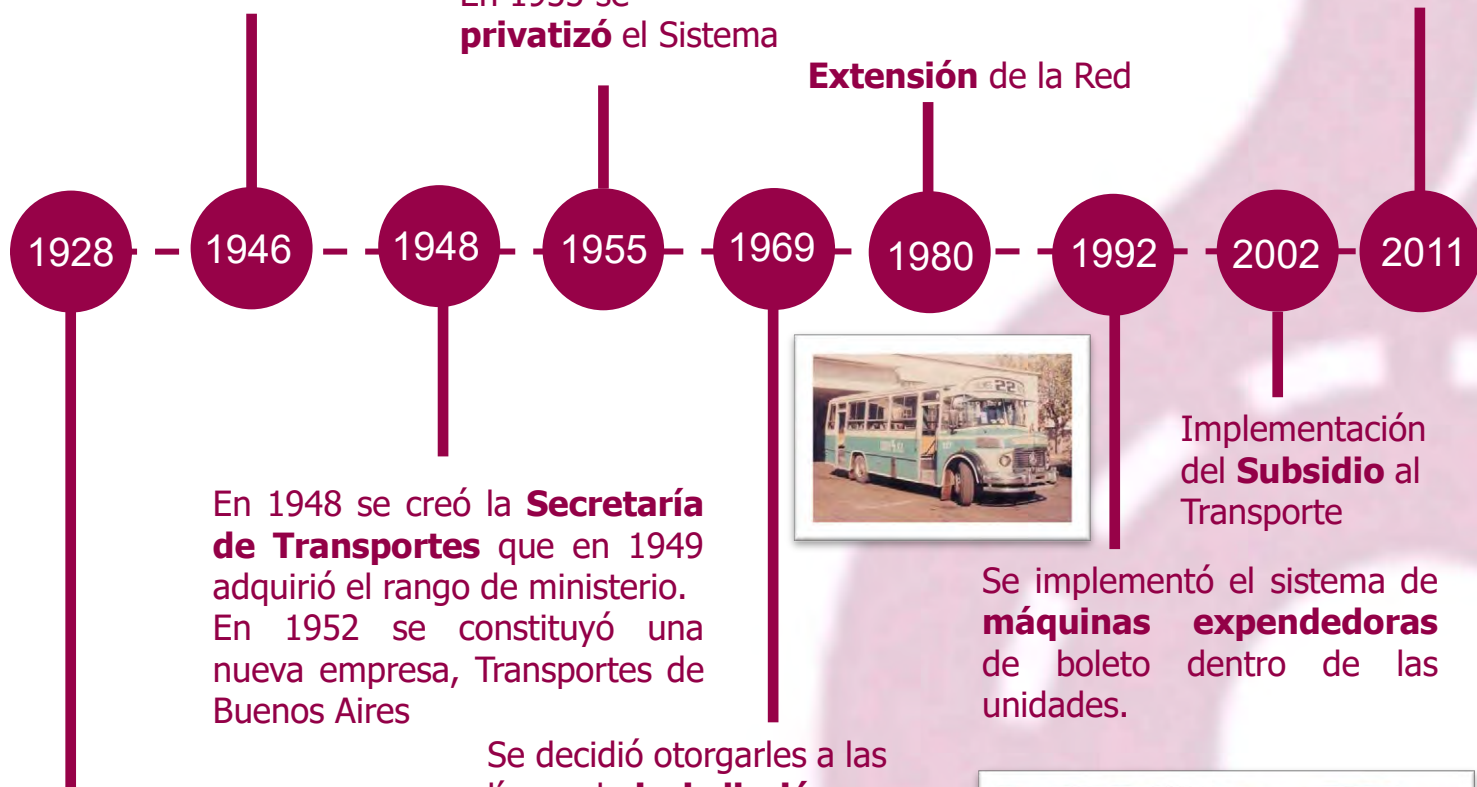
En 1946 las líneas de colectivos fueron **Estatizadas**



Implementación **SUBE**

En 1955 se **privatizó** el Sistema

Extensión de la Red



1928

1946

1948

1955

1969

1980

1992

2002

2011

En 1948 se creó la **Secretaría de Transportes** que en 1949 adquirió el rango de ministerio. En 1952 se constituyó una nueva empresa, Transportes de Buenos Aires



Implementación del **Subsidio** al Transporte

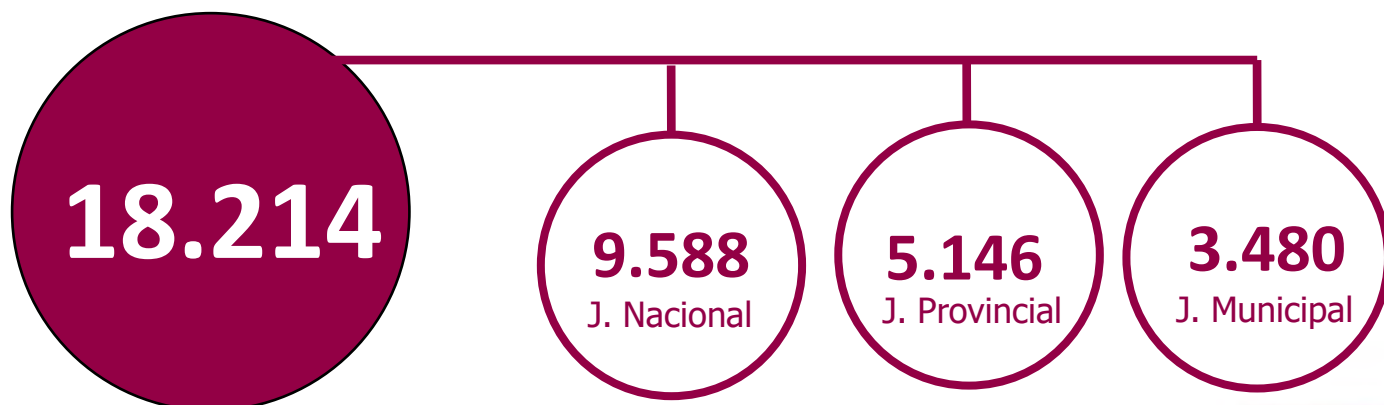
Se implementó el sistema de **máquinas expendedoras** de boleto dentro de las unidades.

En 1928 comenzó a circular la **primera línea** de "colectivos" y desde 1936 fueron monopolizados por la "corporación de transportes" (empresas la Anglo-Argentina, Lacroze y Chadopyf)

Se decidió otorgarles a las líneas de **jurisdicción nacional** los números del 1 al 199, a las de la **provincia** del 200 al 499 y del 500 en adelante para los **municipios**.



Cantidad de Unidades



Cantidad de Líneas



Cantidad de Empresas

154 razones sociales

Cantidad de Cámaras de Transporte

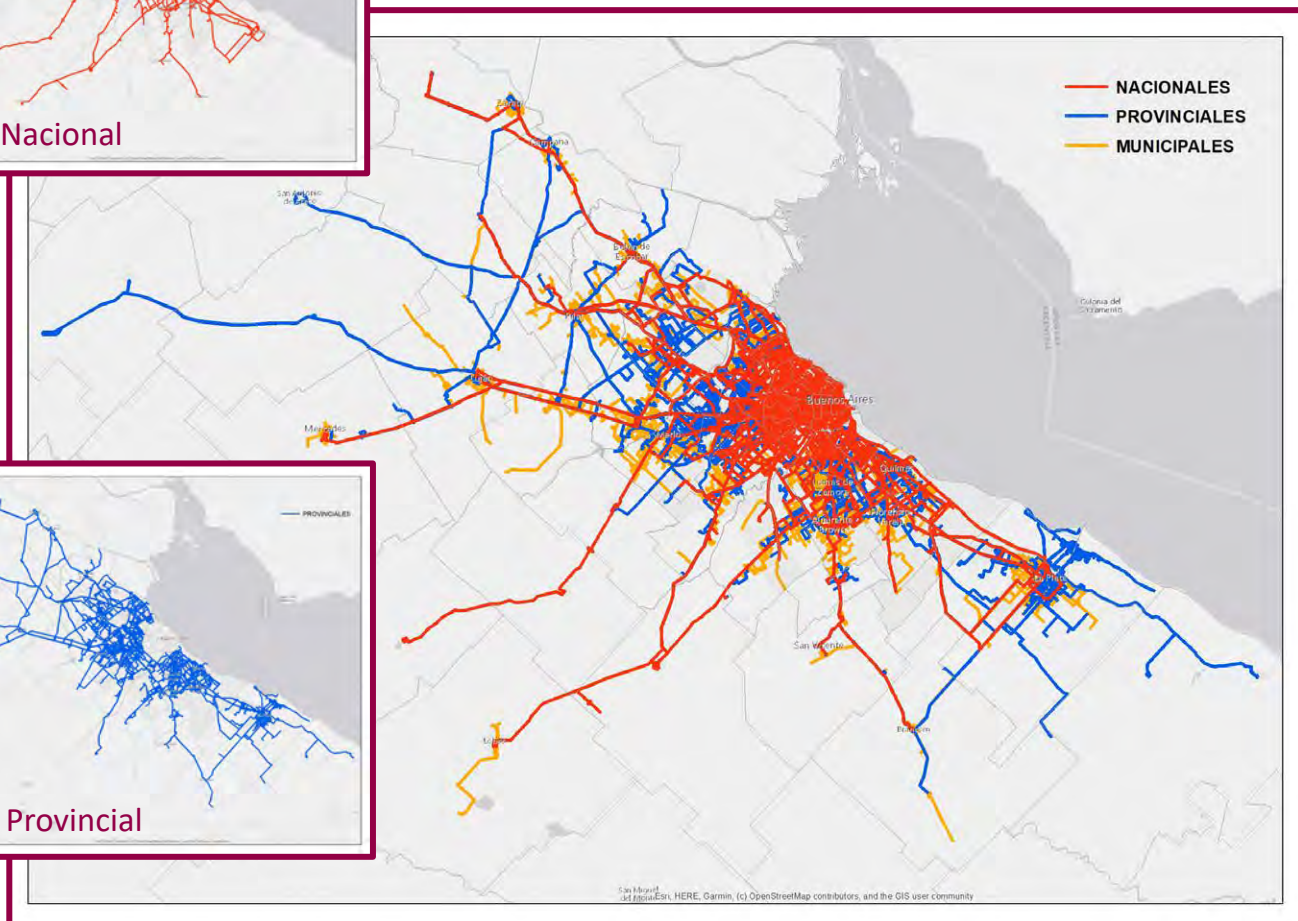
5 Cámaras Empresarias



Mapas de recorridos: División territorial



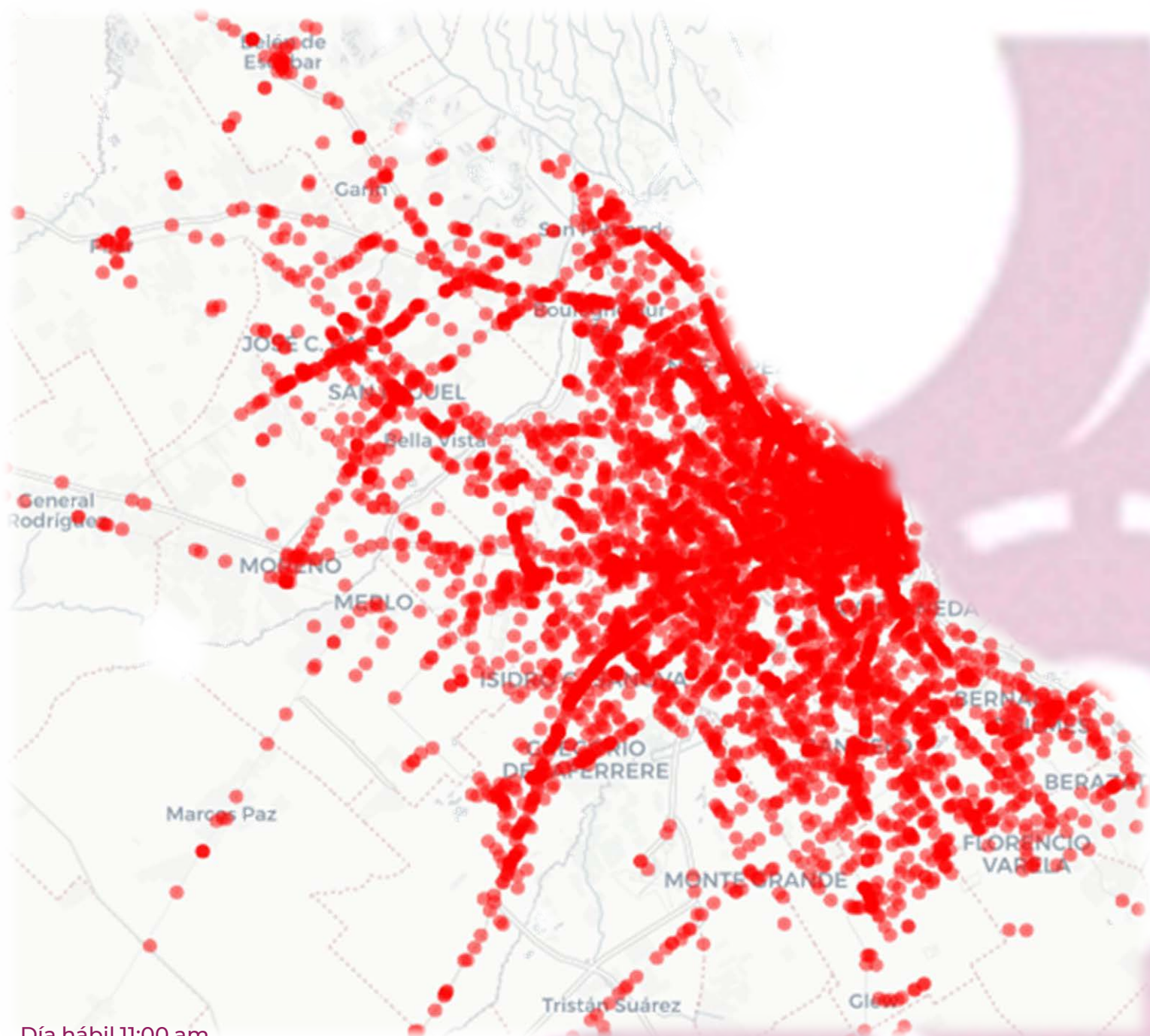
El Sistema de Transporte Público de Pasajeros por colectivos del AMBA está dividido en tres jurisdicciones correspondientes al territorio por donde circulan.



Pero para cuestiones de la Estructura Económica, esta división territorial se considera por la Autoridad encargada del pago de Compensaciones, el cálculo de las estructuras de costos y de distribución de compensaciones es realizado por el Ministerio de Transporte de la Nación, encargado del pago de compensaciones de las líneas de Jurisdicción Nacional, el Gobierno de la Provincia, de las líneas de jurisdicción Provincial y Municipal. Las líneas de Distrito Federal (que circulan solo por Ciudad Autónoma de Buenos Aires) perciben compensaciones por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

¿Dónde están los buses en el AMBA?

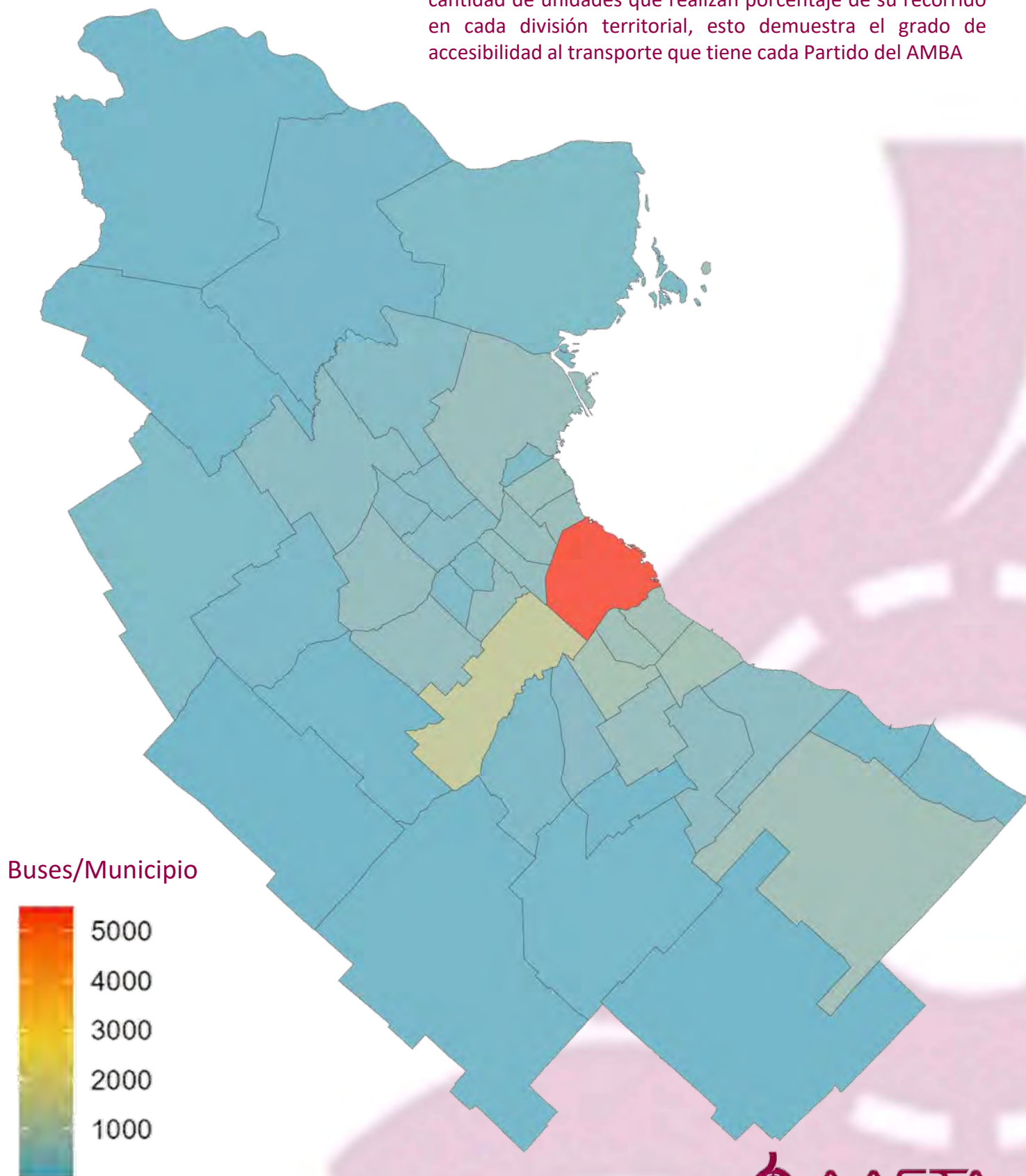
¿Cómo se ve la cobertura territorial del Transporte público de pasajeros (Colectivos)? En el territorio del AMBA, las unidades cuentan con un sistema de Geolocalización por GPS que permite monitorear en tiempo real el Sistema completo de una forma Transparente, por lo tanto, se puede detectar la utilización de la totalidad de la flota por parte de los Operadores.



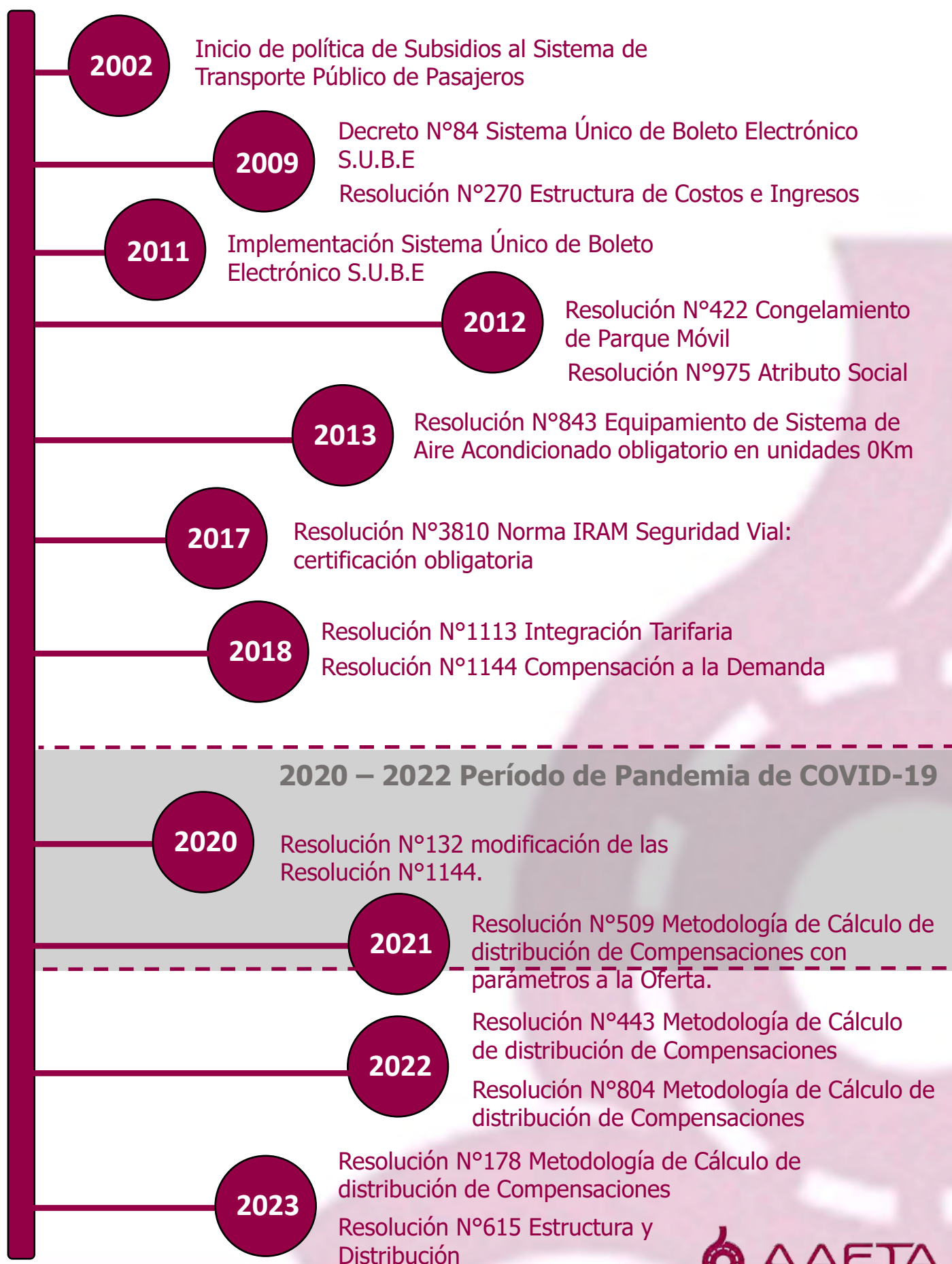
¿Dónde están los buses en el AMBA?

Distribucion de colectivos
Cantidad de unidades por jurisdiccion

Si distribuimos la cantidad de colectivos de cada línea entre las distintas jurisdicciones que ésta atraviesa, obtenemos una clara representación de **Densidad** por Municipio, definida por cantidad de unidades que realizan porcentaje de su recorrido en cada división territorial, esto demuestra el grado de accesibilidad al transporte que tiene cada Partido del AMBA



Hitos Regulatorios del Sistema



Colectivos del AMBA: Cronología de un conflicto

Febrero:
 Costo reconocido: \$38.424 Millones
 Costo real: \$65.038 Millones
 Diferencia: **-\$26.614 Millones**

10/2/2023
Primer Audiencia de Acuerdo Salarial
 Acuerdo del 30% por semestre hasta JULIO

15/2/2023
Acuerdo de Audiencia Salarial. Pedido de Homologación

Marzo:
 Costo reconocido: \$48.577 Millones
 Costo real: \$67.894 Millones
 Diferencia: **-\$19.317 Millones**

28/2/2023
Homologación de Paritarias

6/3/2023
Nota solicitando a Nación se aceleren las acreditaciones

29/3/2023
Nueva Estructura de Costos Resolución 178/23 MTR

Abril:
 Costo reconocido: \$49.676 Millones
 Costo real: \$77.433 Millones
 Diferencia: **-\$27.763 Millones**

4/4/2023
Presentación Conjunta de Cámaras a Ministra de Trabajo sobre la preocupación de la situación del Sector

11/4/2023
19/4/2023
Disminución de Servicios por falta de insumos básicos para operar

4/5/2023
Comunicado de Prensa: Las Cámaras Alertan sobre posible conflicto

7/5/2023
Pedido de UTA de Apertura de Paritarias

Mayo:
 Costo reconocido: \$51.855 Millones
 Costo real: \$84.834 Millones
 Diferencia: **-\$32.979 Millones**

9/5/2023
Audiencia de Acuerdo Salarial

18/5/2023
Conciliación Obligatoria: Audiencia de Acuerdo Salarial

23/5/2023
Comunicado de Prensa: Las Cámaras expresan preocupación ante anuncio de Medidas Gremiales

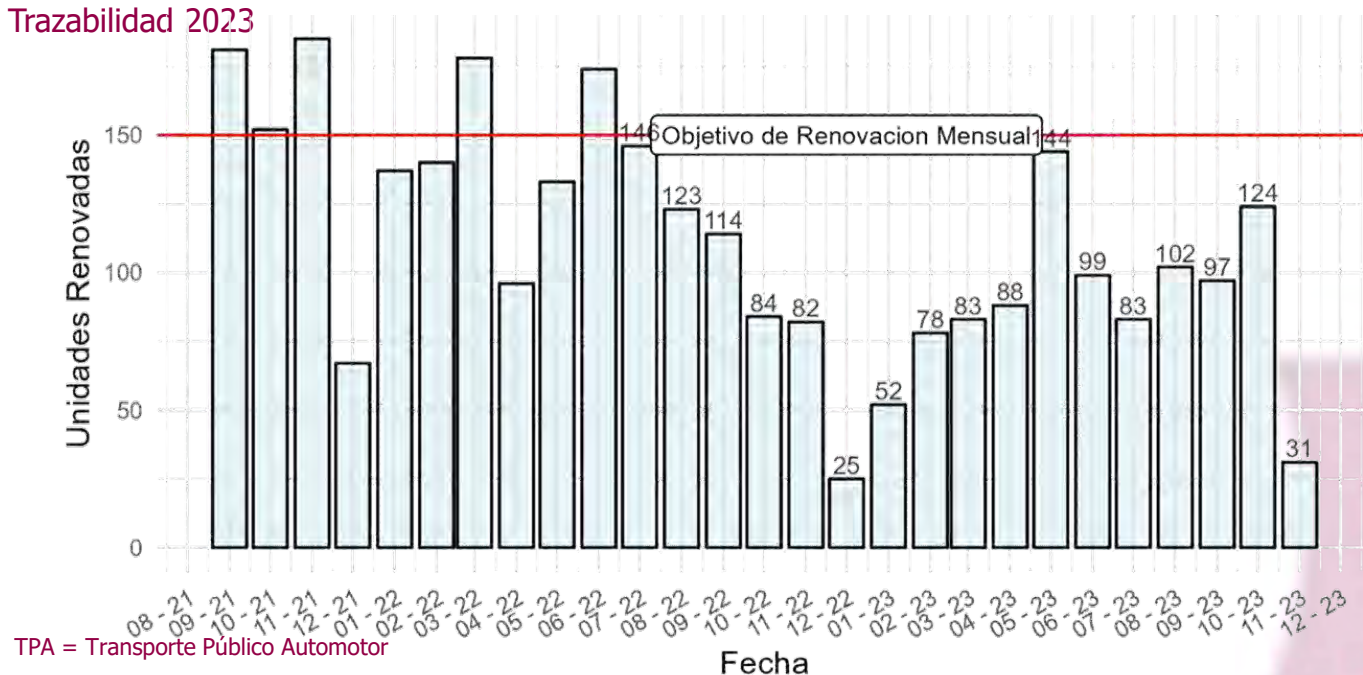
Colectivos del AMBA: Cronología de un conflicto



INFORMACIÓN DE CONTEXTO

Renovación de flota

Trazabilidad 2023

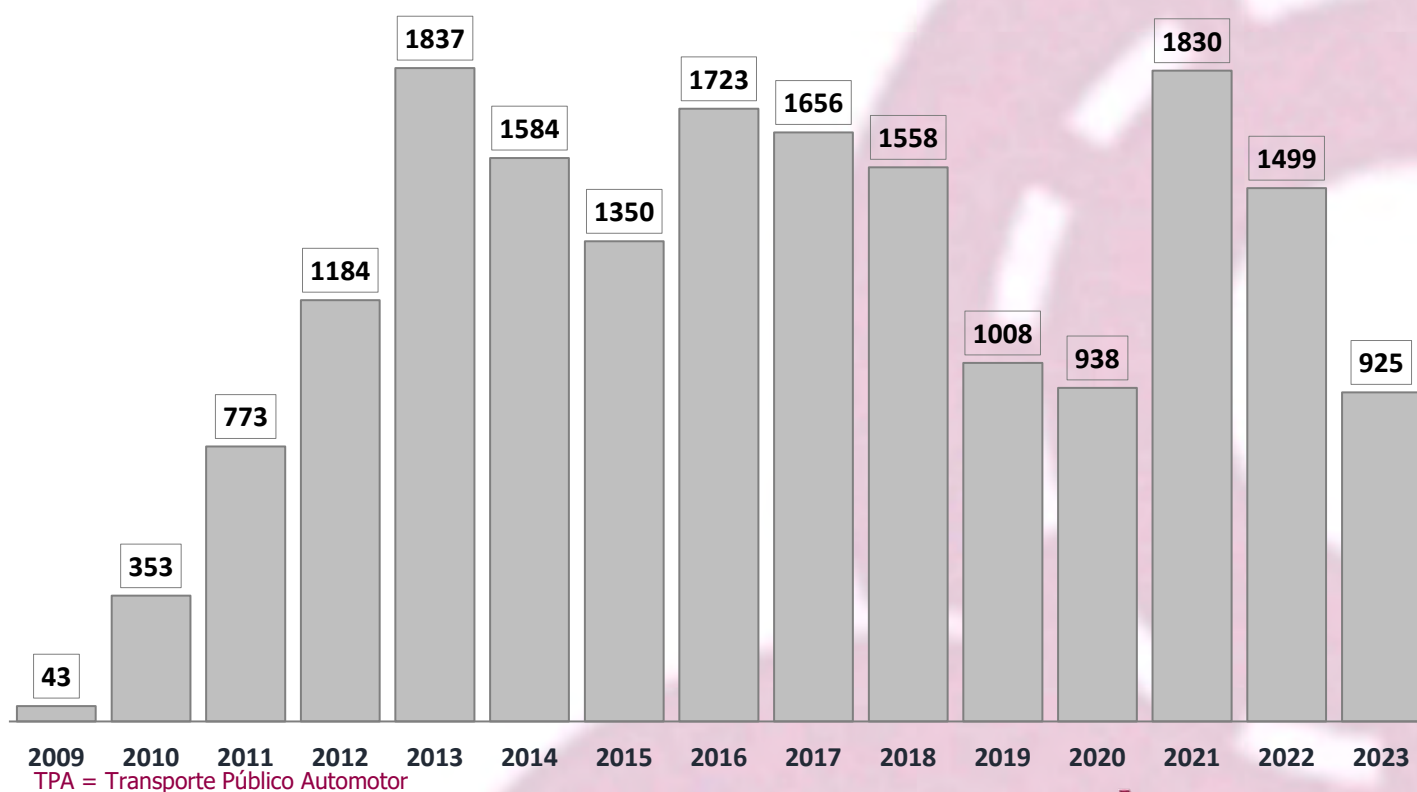


Fuente: <https://www.argentina.gov.ar/transporte/cnrt/cupo-gasoi/>

Todos los meses es necesario renovar en promedio 150 unidades para mantener la antigüedad máxima en 10 años, en lo que va del 2023 no se cumplió en ningún mes la cuota de renovación y el déficit acumulado es de 325 unidades. Esta tasa de renovación corresponde a una **Antigüedad máxima de 17,6 años**.

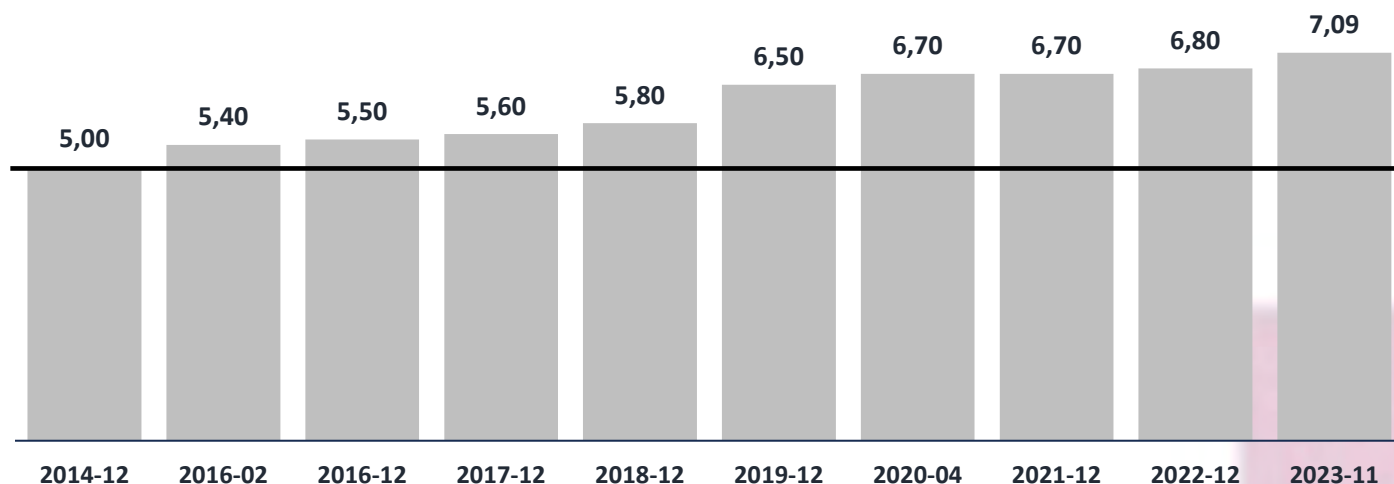
Antigüedad del parque móvil TPA AMBA

Cantidad de unidades agrupadas por antigüedad



Antigüedad del parque móvil TPA AMBA

Aumento del 38% entre diciembre 2014 y noviembre 2023



Parque

18.763	18.704	18.592	18.732	18.626	18.392	18.318	18.308	18.334	18.280
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

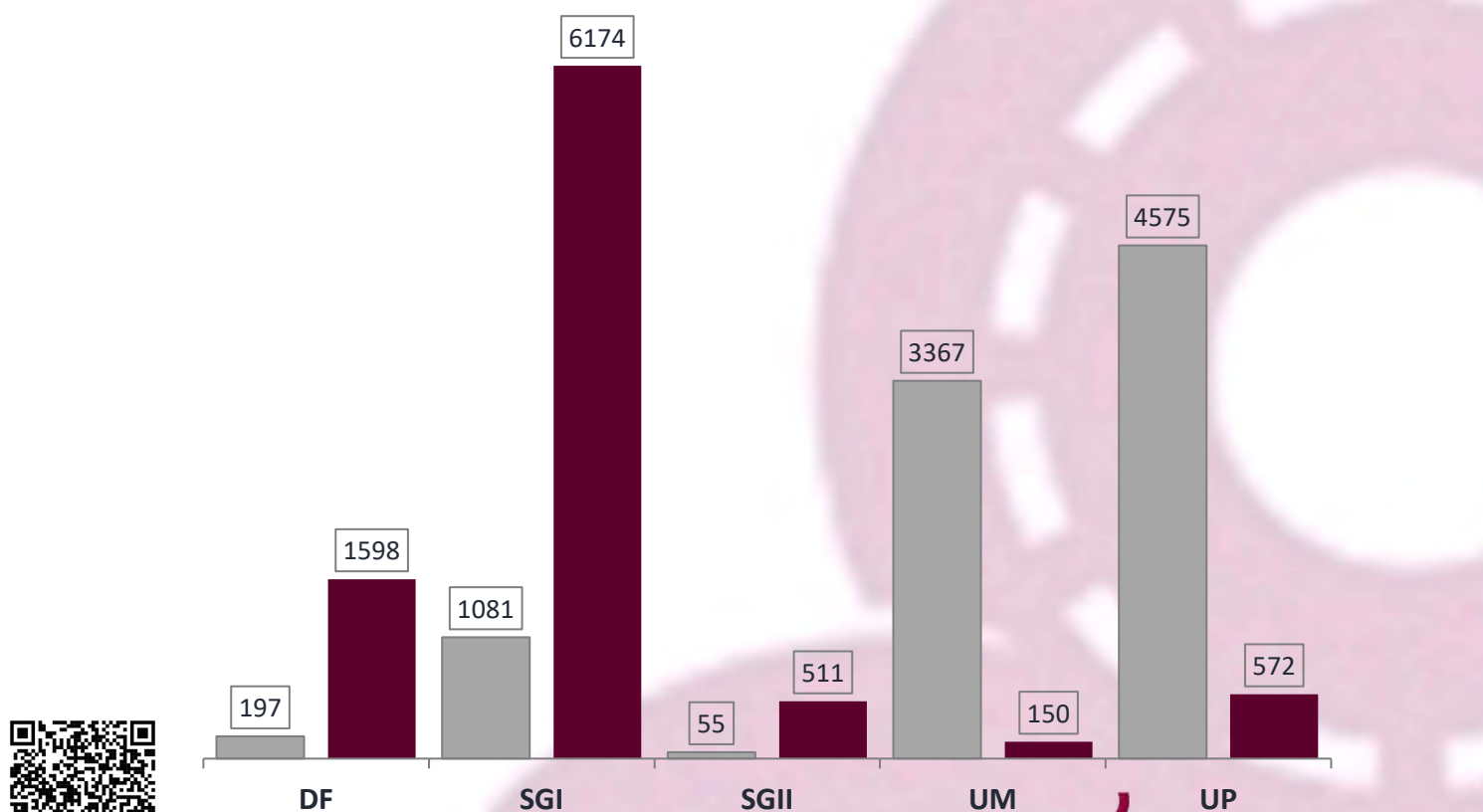
TPA = Transporte Público Automotor

El aumento de la antigüedad de parque móvil en el sistema se debe a la imposibilidad de renovación vehicular para las empresas, por la falta de readecuación de la estructura de costos, que contempla valores con un desfase con respecto al nivel de inflación.

Sistema de confort

Unidades con Sistema de Aire Acondicionado (Nov-2023)

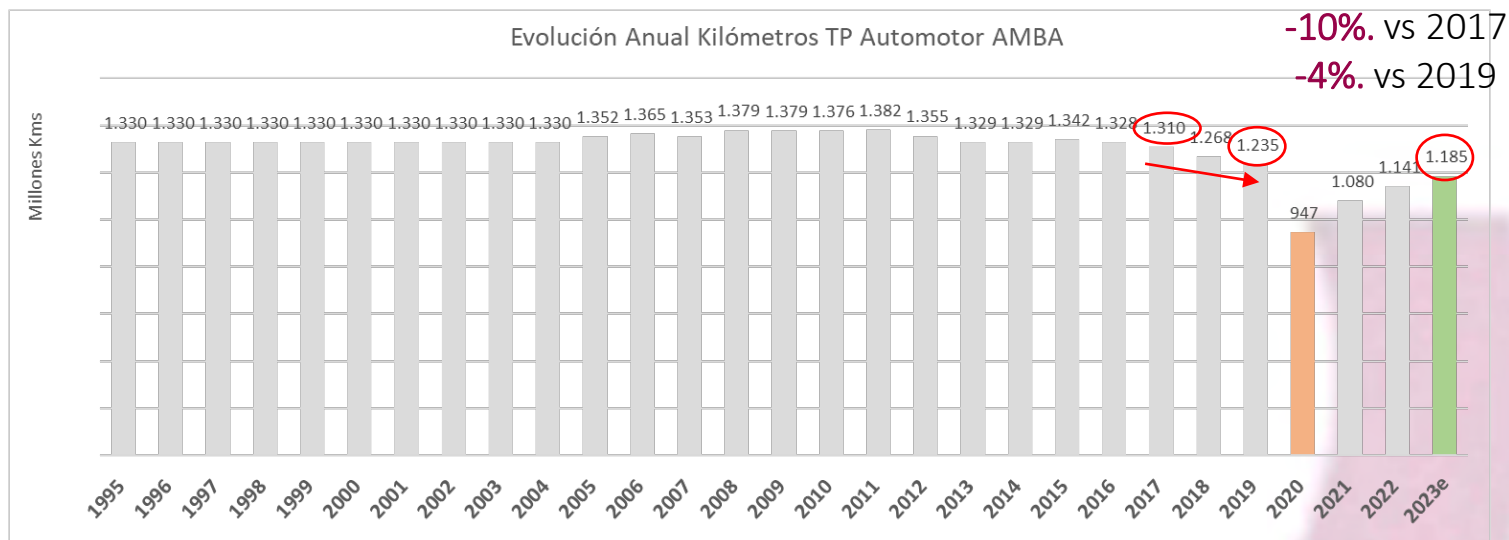
Equipadas con Aire Acondicionado ■ NO ■ SI



Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/cupo-gasoil/>

Oferta total TPA AMBA 1995 - 2023

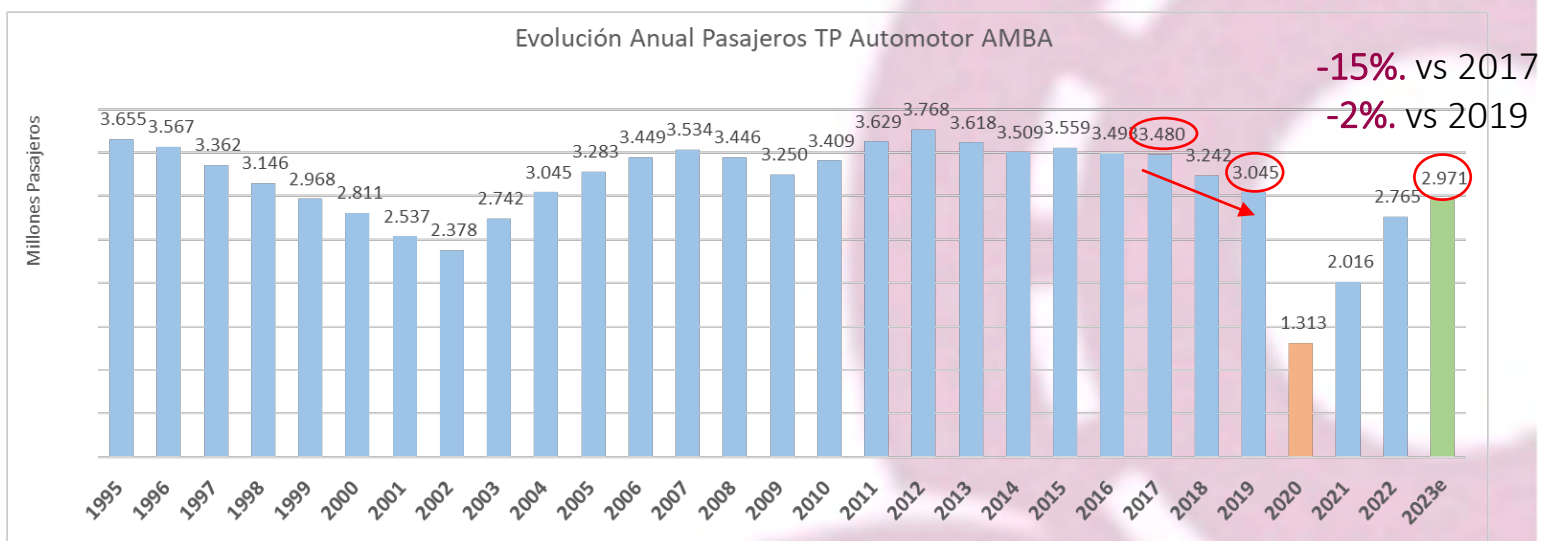
Caída del nivel ofertado de kilómetros desde 2016, todavía sin recuperar el 100% de caída por pandemia



TPA = Transporte Público Automotor

Demanda total TPA AMBA 1995 - 2023

Caída del nivel de pasajeros desde 2016, todavía sin recuperar el 100% de caída por pandemia



TPA = Transporte Público Automotor

Agrupaciones empresariales

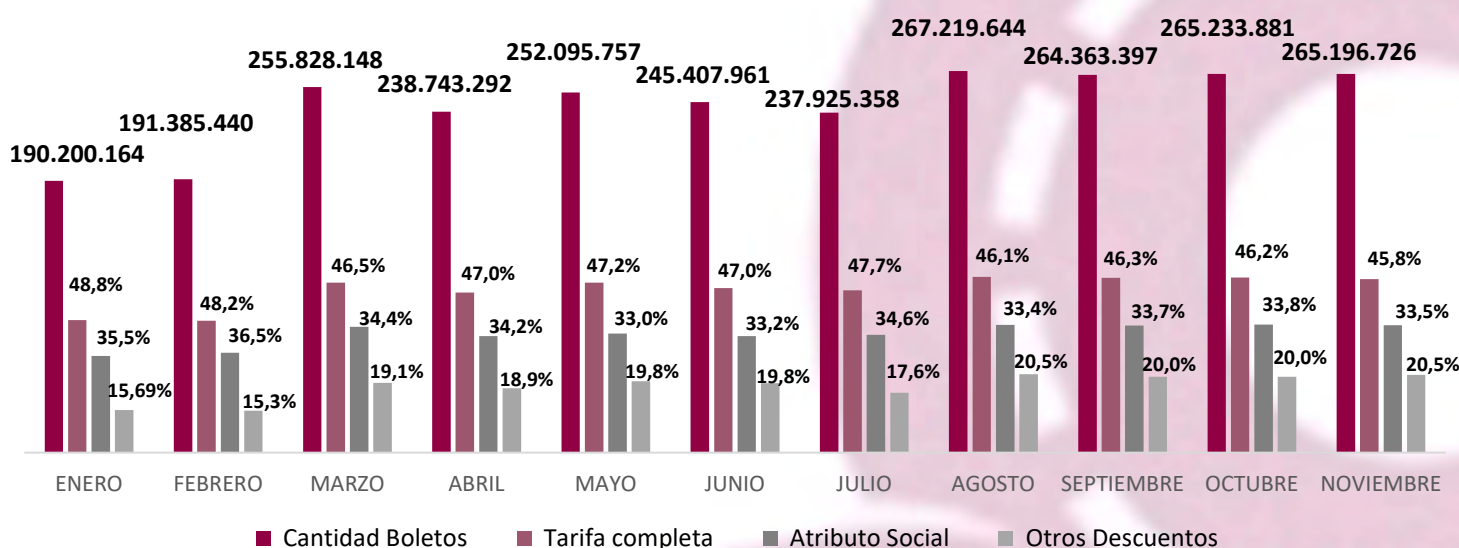
Como se agrupa según el Estudio realizado por UNSAM las empresas de transporte.



Según un informe de la Universidad de San Martín, 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.

Concentran el **56%** de los boletos totales (169.856.384 boletos)

Trazabilidad 2023: ¿Cómo se clasifican los Boletos?



A la espera de los anuncios del Ministro de Economía, compartimos el Índice Bondi de noviembre 2023

Costo mensual del mantenimiento del sistema AMBA (\$MM)	RECONOCIDOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE	\$96.215*
	COSTO REAL	\$127.651
	PÉRDIDA PARA LA CALIDAD DEL SERVICIO, FRECUENCIAS, SEGURIDAD Y RENOVACIÓN DE UNIDADES.	-\$31.453

* Estructura de costos vigente según Resolución 615/23 (publicada en Boletín Oficial el 21/11/2023) calculada con precios de insumos de septiembre 2023

PRECIO PROMEDIO BOLETO SIN SUBSIDIO : **\$ 540,93**
(IVA incluido)

PRECIO PROMEDIO DEL BOLETO CON SUBSIDIO	39,02
CANTIDAD DE PASAJEROS*	260.764.238
COMPENSACIÓN DEL ESTADO	\$ 329,96
COSTO REAL DEL BOLETO (sin IVA)	\$ 489,53
A PÉRDIDA DE LAS EMPRESAS (SE TIENE QUE SUMAR A LAS COMPENSACIONES)	\$ 120,55

*se toma la media móvil de los últimos 6 meses para disminuir los efectos de estacionalidad

Insumo	Costo Reconocido	Costo Real	Desfasaje
Gasoil (\$/l)	\$ 362,78	\$ 402,67	11 %
Neumáticos (\$ sin IVA)	\$ 192.887	\$ 303.879	57,5 %
Vehículo (\$ sin IVA)	\$ 43.985.626	\$ 87.372.851	79,8 %

DATOS DEL SISTEMA DE TTPP AUTOMOTOR AMBA NOVIEMBRE 2023	Colectivos AMBA	18.500
	Empresas de colectivos	154
	Líneas de colectivos	377
	Empleos del sector	50.000
	Pasajeros transportados por día hábil	10,6 MM
	Share modalidad colectivos en el AMBA	83,4%

Índice Bondi publicado el 12/12/2023

Efectos de los anuncios del Ministro de Economía, compartimos proyección del Índice Bondi de diciembre 2023

Costo mensual del mantenimiento del sistema AMBA (\$MM)	RECONOCIDOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE A DICIEMBRE 2023	\$97.784*
	COSTO REAL PROYECTADO SEGÚN MEDIDAS ANUNCIADAS	\$187.978
	PÉRDIDA PARA LA CALIDAD DEL SERVICIO, FRECUENCIAS, SEGURIDAD Y RENOVACIÓN DE UNIDADES.	-\$90.193

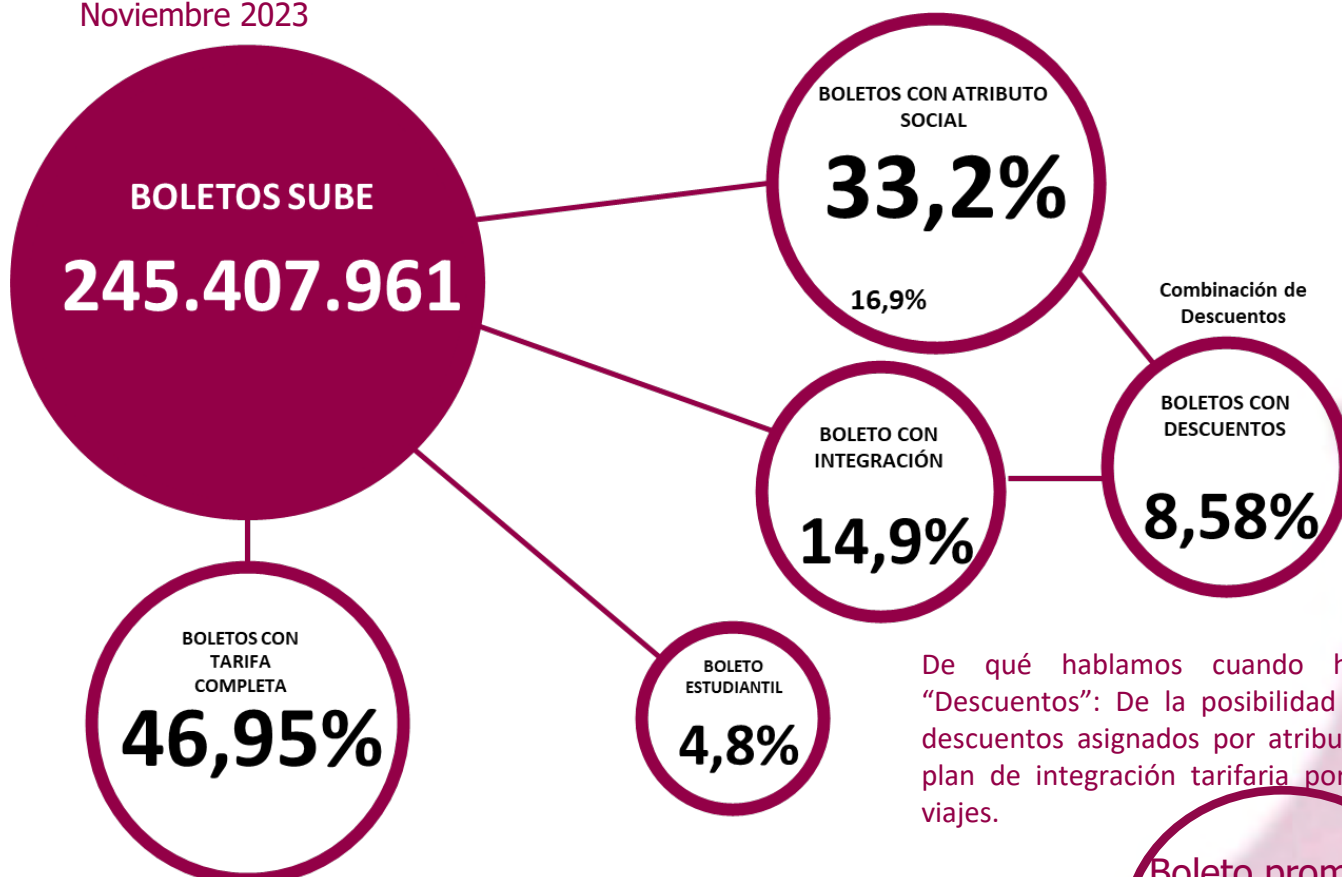
* Estructura de costos vigente según Resolución 615/23 (publicada en Boletín Oficial el 21/11/2023) calculada con precios de insumos de septiembre 2023

PRECIO PROMEDIO BOLETO SIN SUBSIDIO PROYECTADO : **\$ 797**
(IVA incluido)

Índice Bondi publicado el 13/12/2023

Comportamiento del boleto: tipología de tarifas

Noviembre 2023



De qué hablamos cuando hablamos de "Descuentos": De la posibilidad de combinar descuentos asignados por atributo social y el plan de integración tarifaria por cantidad de viajes.

Menos del 50% de los boletos corresponden a la tarifa completa según cuadro SUBE



Promedio de la tarifa debitada con Descuentos aplicados.

GRUPOS DE AFINIDAD Resolución N° 975/2012

- Jubilados y pensionados
- Excombatientes de la Guerra de Malvinas
- Beneficiarios de la AUH
- Asignación por embarazo
- Becas PROG.R.ES.AR.
- Personal de trabajo doméstico
- Hacemos Futuro
- Monotributo Social Inscripto en REDLES
- Pensiones no contributivas

DESCUENTO

55%

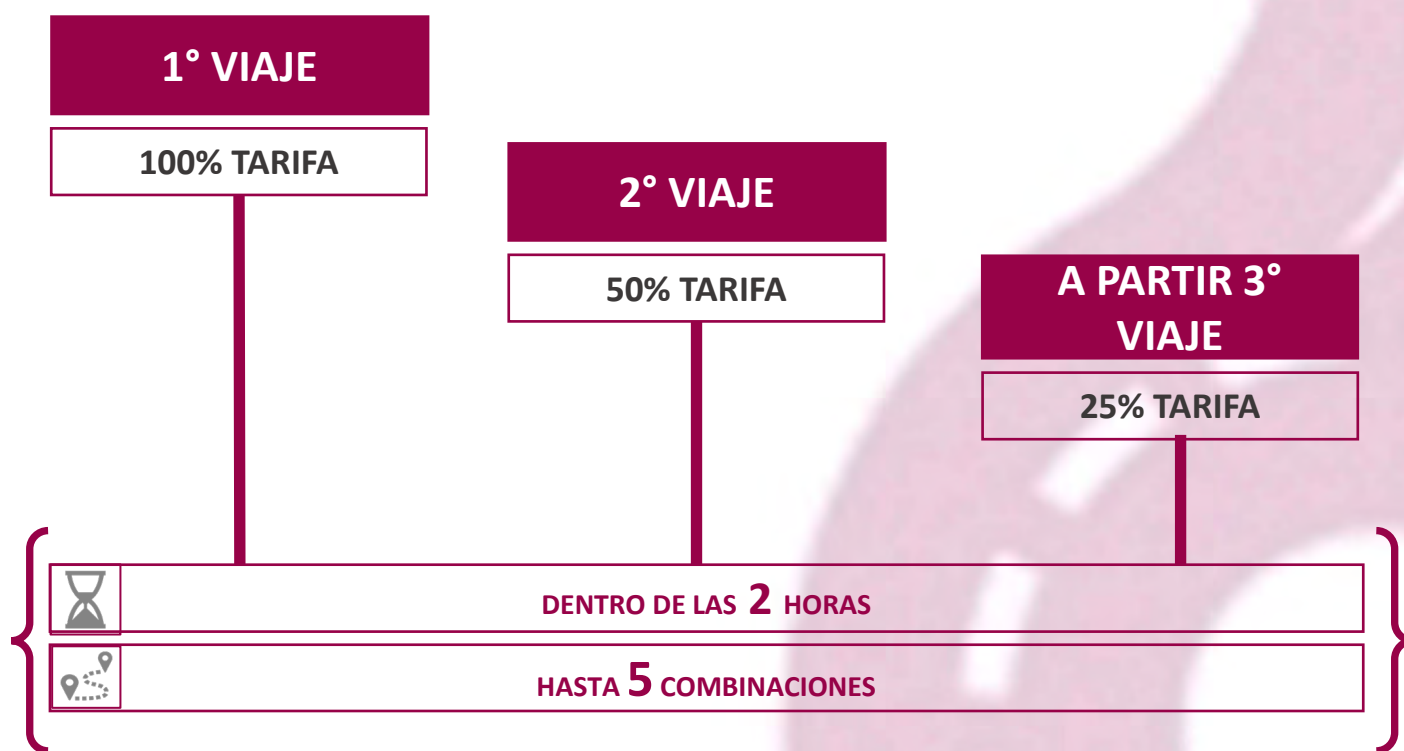
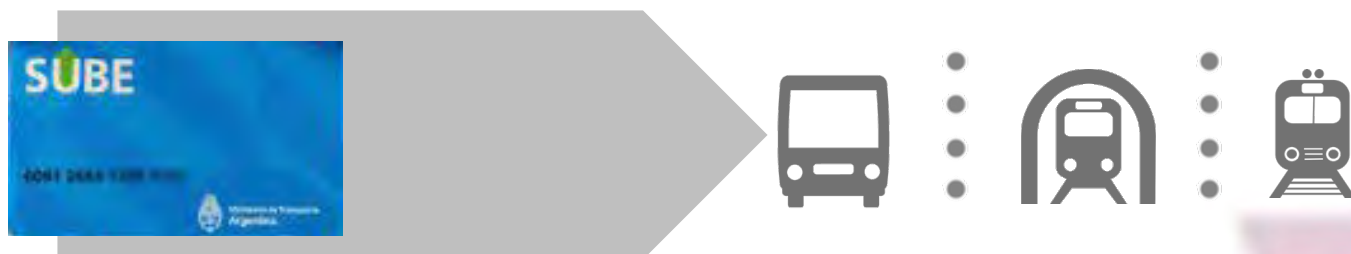


Discapacidad: VIAJE GRATUITO

*Sin trazabilidad, no usan SUBE

Beneficios y descuentos: Red SUBE

Integración



1° VIAJE
75% de las transacciones

2° VIAJE
20% de las transacciones

3° VIAJE
5% de las transacciones

IPK vs. FACTOR DE OCUPACION

¿COMO MEDIR EL USO DE COLECTIVOS?

Tradicionalmente
Se utiliza el IPK

$$IPK = \frac{Pasajeros_{tot}}{Kilometros_{tot}}$$



Al no contemplar las distancias medias del “viaje” de los pasajeros, puede dar nociones equivocadas si se usa para comparar líneas muy distintas. Ya que el recambio de pasajeros a lo largo del recorrido es variable según el tipo de línea.

Factor de
Ocupación (FO)

$$FO = \frac{Pasajeros_{tot} * distancia_{media}}{Kilometros_{tot} * Capacidad_{colectivo}}$$

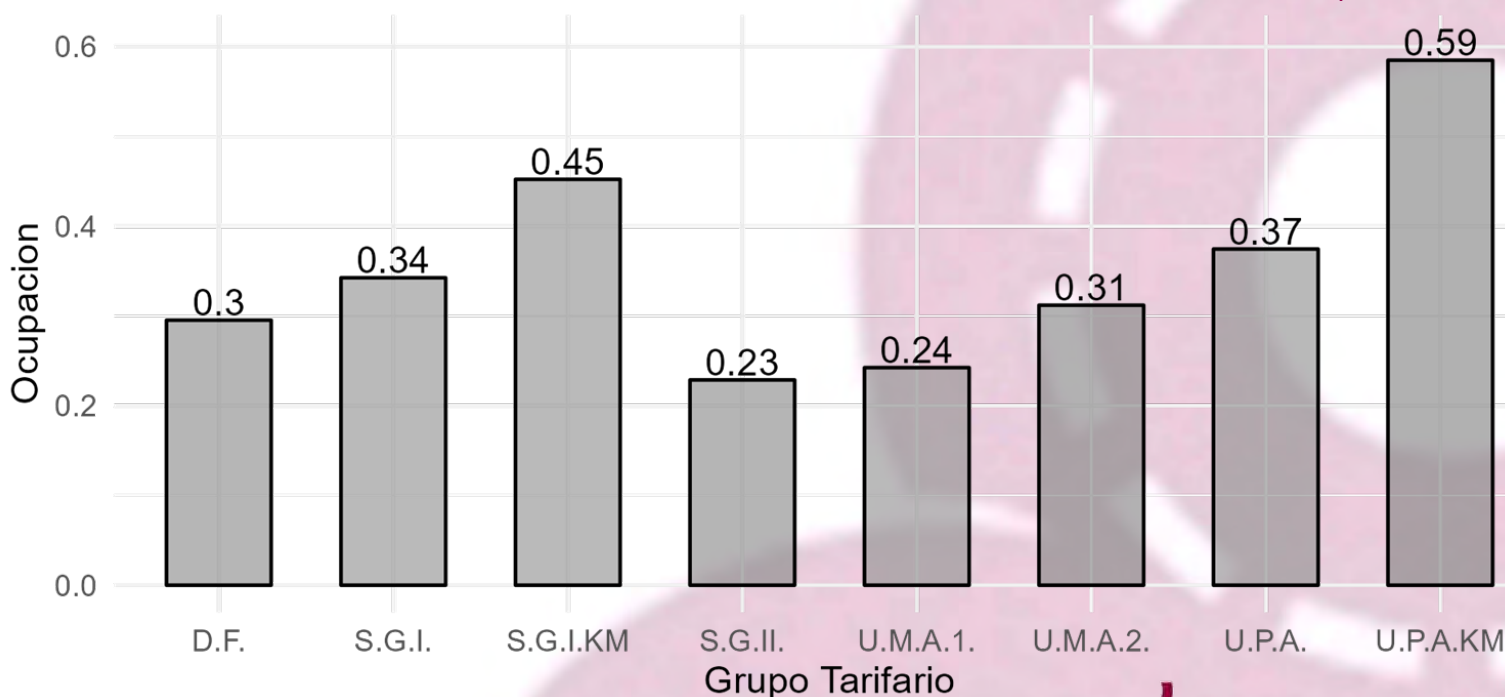


Al contemplar las distancias medias de los pasajeros, da la noción de cuan ocupado esta un colectivo en promedio. Esto permite poder evaluar la eficiencia de los distintos tipos de líneas.

Factor de Ocupación

Agrupado por grupo tarifario

Hoy* el FO promedio en el AMBA es de **34,7%**,
Este dato varía entre los distintos tipos de líneas



Conclusiones

- 1) La cantidad de **parque habilitado** total en el AMBA se encuentra “congelado” desde 2012 (no se pueden habilitar nuevas líneas o aumentar flota habilitada)
- 2) **Rigidez en trazas y recorridos** con escasos o nulos cambios durante décadas, a pesar de los cambios demográficos (estancamiento demográfico CABA vs crecimiento en la periferia del AMBA). Escasa utilización de los datos brindados por la SUBE desde 2013 a la fecha para evaluar y replanificar el sistema de acuerdo con la dinámica demográfica local.
- 3) **Incentivos económicos orientados “a la oferta”** o “tamaño de las empresas” por sobre la “demanda real” (retroceso normativo a partir de la resolución 509/21 del MT) en oposición a la resolución 1144/18 que orientaba los subsidios 100% a la “demanda” o al uso real del servicio por parte de los beneficiarios. (Ver informe AGN Nro. 89/17 respecto a la falta de avance en el cumplimiento objetivos creación tarjeta SUBE)
- 4) Progresivo **atraso en los cálculos de los costos** del sector que son utilizados para determinar los niveles de subsidios necesarios para operar e invertir (recortes y atrasos que se iniciaron desde marzo 2016) incumplándose el marco normativo vigente por parte del Estado Nacional (Resolución MT 270/09) que obliga a recalcular y actualizar los precios de los insumos que determinan los subsidios cada vez que se registren variaciones en los precios superiores al 6%
- 5) Esta situación precedente origina un proceso de **desinversión del AMBA** siendo este el 4to sistema de transporte publico automotor más grande del Mundo (18.500 unidades), con impacto en el aumento de antigüedad de flota, deterioro de servicio, peores frecuencias y mayores riesgos de seguridad vial
- 6) Adicional al punto precedente se comienza a registrar un “**pasivo ambiental**” al ubicarse el AMBA con su flota de vehículos a gasoil de 7 años de antigüedad promedio en desventaja frente a otras grandes urbes que combaten la contaminación habilitando vehículos con energías limpias (ejemplo más cercano: Santiago de Chile con su inminente renovación integral por vehículos eléctricos).
- 7) **AMBA: puesto 14 entre los conglomerados urbanos más grande el planeta.** Concentra 1/3 de la población argentina y más de la mitad del PBI nacional. El 84 % de los usuarios se mueven en transporte publico automotor (el 16% restante trenes y subtes), siendo el único medio de transporte publico de accesibilidad universal en amplias y populosas zonas del AMBA, con la mejor relación costo-utilidad y riesgo.
- 8) En la región conviven 3 tipos de jurisdicciones (CABA, Provincia de Bs As y el Estado Nacional a través del Ministerio de Transporte)
- 9) **Escaso o nulo desarrollo de la Agencia Metropolitana de Transporte** a efectos de coordinar el tratamiento regulatorio de lo que en los hechos constituye un único sistema de transporte regional compuesto de trenes, subtes y buses urbanos.
- 10) Las políticas de Planificación y regulación del Transporte en estos años han ignorado estos puntos concentrándose el foco de la gestión pública exclusivamente en la discusión económica y coyuntural (costo del boleto, calculo los subsidios y se distribuyen entre empresas, o entre jurisdicciones)

Fuentes



servicios.transporte.gob.ar/compensaciones



argentina.gob.ar/transporte/cnrt/cupo-gasoil



twitter.com/aaeta_arg



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE EMPRESARIOS DEL
TRANSPORTE AUTOMOTOR

