



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Disposición firma conjunta

Número:

Referencia: IM9 - Disposición (art.20 inc. d)

VISTO el Expediente EX-2018-02877506-APN-CME#MP caratulado “RECOMENDACIONES PROCOMPETITIVAS EN EL MERCADO DE AUTOTRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS”, del Registro del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN y,

CONSIDERANDO:

Que en conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 inciso c) y d) de la Ley N° 25.156, la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia emite la presente opinión en relación a las condiciones de competencia del Mercado de Autotransporte Interurbano de Pasajeros (en adelante AIP).

Que específicamente se destacó la necesidad de implementar un nuevo marco regulatorio que permita al AIP enfrentar mejor la competencia que imponen otros medios de transporte alternativos de larga distancia.

Que el AIP provee un servicio que satisface un interés público relevante, y que esta Comisión considera que las mejoras en la competencia de dicho mercado redundan en un mayor bienestar para los usuarios del servicio.

Que en el marco del artículo 18 inciso a) de la Ley N° 25.156 y el artículo 1 inciso r) de la Resolución 190/2016 de la SECRETARÍA DE COMERCIO, esta Comisión encomendó a los licenciados Alberto Müller y Javier Perdomo un estudio sobre el mercado argentino de AIP, con el objetivo de estudiar el funcionamiento competitivo del mercado (en adelante el “Estudio de Mercado”), que se agrega a la presente como ANEXO II (IF-2018-03062393-APN-CNDC#MP).

Que esta Comisión Nacional ha realizado un análisis complementario utilizando

documentación pública disponible sobre el mercado en cuestión que se ha plasmado en el Informe Técnico que como ANEXO I (IF-2018-03064033-APN-CNDC#MP) forma parte integrante de la presente.

Que la presente se dicta en ejercicio de la facultad conferida por la Ley N.º 25.156, Artículos 19 y 20, Incisos a), c), d) y f),

Por todo lo expuesto,

LA COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

DISPONE:

ARTÍCULO 1º: En los términos del artículo 20, inciso d) de la Ley 25.156, recomiéndese a la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR del MINISTERIO DE TRANSPORTE:

1. Sistematizar y mejorar el sistema de estadísticas completo del sector de AIP, a fin de garantizar que se puedan llevar adelante análisis periódicos del sector de manera más certera y transparente. En particular, se recomienda que se organice un sistema de información a través del cual se releven de manera periódica estadísticas sobre grupos empresarios, parque automotor, líneas, frecuencias, pasajeros transportados, etc. La implementación de la emisión de boletos electrónicos y facturación electrónica es una herramienta que puede colaborar en la sistematización de la información.

2. Reducir barreras a la entrada y salida de operadores y servicios en los distintos corredores. En el corto plazo, esto podría lograrse a partir de la simplificación del otorgamiento de Permisos para operar nuevas rutas, particularmente a empresas que ya cuentan con Permisos en otras rutas. En el largo plazo, se recomienda promover la modificación de la actual Ley N° 12.346, a fin de reemplazar los Permisos específicos para operar cada corredor, por alguna forma de “Permiso general” abierto a todas las empresas que demanden la prestación del servicio y cumplan con los requisitos de seguridad y la verificación periódica del parque automotor.

3. Promover la competencia interna y la reconversión competitiva del negocio de AIP para incentivar la eficiencia de la red de transporte de pasajeros y la complementariedad entre las distintas modalidades de transporte de larga distancia. En particular:

a. Otorgar mayor flexibilidad para ajustar las frecuencias a las fluctuaciones de la demanda de forma tal de no obstruir la sostenibilidad económica de las empresas prestadoras. En este sentido, la reciente Resolución 79/2017 de la Secretaría de Gestión del Transporte va en la dirección correcta.

b. En el caso de los servicios que se consideren socialmente deseables pero que no serían sostenibles con precios que surjan de condiciones competitivas del mercado,

se recomienda otorgar un tratamiento especial. En estos casos la provisión se puede asegurar por medio de un servicio universal, instrumentado por un sistema del tipo “*pay or play*”:

- i. El único operador que presta el servicio es tomador neto del fondo (*play*), y quienes no lo operan son contribuyentes netos del fondo (*pay*).
 - ii. El operador es elegido por medio de un sistema de subasta en el que selecciona a la empresa que solicita los menores subsidios para su operación.
- c. Promover la integración entre los aeropuertos y las terminales de ómnibus.
- d. Promover la oferta de servicios integrados entre aerolíneas y empresas de AIP mediante la generación de espacios de diálogo, negociación y competencia para la oferta de productos integrados.

4. Modificar el mecanismo de regulación tarifaria de manera que respete los siguientes principios:

- a. Que no se regule la tarifa de aquellos corredores en los que existe competencia efectiva.
- b. Para los corredores en lo que no existe competencia, que se establezca una tarifa máxima (*price cap*) cuyo mecanismo de ajuste tarifario sea independiente del comportamiento de las empresas, por ejemplo, en base a un índice de precios que no esté sujeto al comportamiento de las empresas y que se eliminen los precios mínimos.
- c. Que se prevea que la regulación tarifaria pueda ser eliminada cuando se verifiquen condiciones de competencia efectiva.
- d. Que el esquema de regulación tarifaria del sector del AIP se integre de manera coherente con la regulación tarifaria del sector aerocomercial y ferroviario, de forma tal de no provocar distorsiones regulatorias entre estos sectores y de fomentar la complementariedad entre las distintas modalidades de transporte de pasajeros.

5. Alentar a que las empresas del AIP adopten soluciones tecnológicas como plataformas de internet o tecnologías similares como herramienta adicional a la hora de hacer frente a la competencia intermodal.

ARTÍCULO 2º: Téngase a los ANEXOS I (IF-2018-03064033-APN-CNDC#MP) y al ANEXO II (IF-2018-03062393-APN-CNDC#MP) como partes integrantes de la presente Resolución.

ARTÍCULO 3º: Publíquese la presente Resolución en el sitio web oficial de esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

ARTÍCULO 4º: Comuníquese con nota de estilo, a la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN.

Se deja constancia que el Dr. Eduardo Stordeur no suscribe la presente Disposición ni sus anexos por encontrarse en uso de su licencia ordinaria.

Digitally signed by BIDART Roberta Marina
Date: 2018.01.18 14:51:34 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by TREVISAN Pablo
Date: 2018.01.18 16:18:38 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by VIECENS Maria Fernanda
Date: 2018.01.18 16:25:41 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by GRECO Esteban Manuel
Date: 2018.01.18 16:31:54 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

ANEXO I

Informe técnico sobre el mercado de autotransporte interurbano de pasajeros

I. MARCO NORMATIVO ACTUAL

1. El marco normativo del sector del Autotransporte Interurbano de Pasajeros (en adelante, "AIP") está encabezado por la Ley N° 12.346 del 21 de enero de 1937, que establece que la jurisdicción sobre el transporte automotor recae sobre la Nación, las Provincias o los Municipios, dependiendo del alcance del itinerario cubierto.¹ Esta misma ley crea la Comisión Nacional de Coordinación de Transporte e instituye la figura del "Permiso" para poder prestar servicios de transporte por automotor. Si bien la ley establece que cada prestación específica requiere un Permiso, la práctica administrativa denomina Permiso al conjunto de las prestaciones autorizadas o a la empresa prestadora.
2. Con las reformas establecidas por el Decreto N° 958/1992, se establece que todo prestador que opere una línea de más de 50 km de extensión, queda automáticamente autorizado a prestar libremente otros servicios con tarifa libre ("Servicios de Tráfico Libre") y se crea la categoría de Servicio Ejecutivo cuya tarifa queda desregulada y no requiere de un Permiso.² Las reformas establecidas por la Resolución N° 307/1998 de la Secretaría de Transporte incorporan acuerdos de gerenciamiento por los cuales una empresa puede tomar a su cargo la administración de otro prestador y permiten la fusión operativa para posibilitar que dos o más empresas puedan consolidar las trazas de dos o más servicios públicos o de tráfico libre.

¹ El objeto del estudio realizado por encargo de la CNDC es el AIP de jurisdicción nacional. Se excluyen las líneas que son de jurisdicción nacional que realizan recorridos de carácter urbano. También se excluyen los servicios de turismo, por no tratarse de servicios regulares.

² Se define como línea o corredor aquella que une dos localidades del país. Estas líneas son primarias o secundarias dependiendo de cuántos tipos de servicios prestan (ordinarios, semi-rápidos y rápidos). Nótese que el número de localidades existentes define todos los pares Origen-Destino (OD) posibles. Así, un par OD puede involucrar diferentes líneas, y una línea puede abastecer diversos pares OD. El ANEXO II identifica 1415 líneas y 2222 pares OD. Véase ANEXO II, pág. 34.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

3. El DNU N° 2407/2002 crea un Régimen Transitorio de Frecuencias para disminuir las frecuencias de los servicios, por el cual se permite consolidar servicios en forma "spot" si existe capacidad ociosa, se suprime la renovación automática de los Permisos y se establece el compromiso de licitar aquellos Permisos referidos a líneas otorgadas a título precario.
4. La Resolución N° 257/2009 de la Secretaría de Transporte establece la actual metodología de ajuste tarifario. Para cada categoría de servicio rige una base tarifaria, calculada en función de los coeficientes especificados en el Anexo II del Decreto N° 2407/2002, que fluctúa en una banda de valores cuyos límites actuales superior e inferior son del 50 % por encima de la base tarifaria y del 15 % por debajo, respectivamente.³ Se establece, además, una revisión trimestral de las tarifas efectivamente cobradas en los corredores considerados "competitivos": cuando la tarifa media observada en los corredores competitivos supera en un 5 % a la base tarifaria establecida, se permite un ajuste de la base tarifaria. Se considera que un corredor es competitivo cuando:
 - a. se trata de un corredor troncal, es decir, atiende centros urbanos de más de 150 mil habitantes;
 - b. la distancia de transporte es similar a la distancia media de todo el sistema;
 - c. ningún operador posee más del 35 % de la oferta; y
 - d. la estacionalidad en los servicios es similar a la del promedio del sistema.
5. Finalmente, el 22 de septiembre de 2017 y con el objetivo de dar mayor flexibilidad para ajustar la oferta a las fluctuaciones de la demanda, la Resolución N° 79-E/2017 de la Secretaría de Gestión del Transporte habilitó a las empresas del sector a modificar la cantidad de servicios ofrecidos en hasta un 50 % en más o en menos respecto de la cantidad de servicios semanales registrados, previa comunicación a la Subsecretaría de Transporte Automotor.

³ Véase Resolución N° 718-E/2017 del Ministerio de Transporte, 30 de agosto de 2017.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

II. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

II.1 Competencia y concentración

6. La información correspondiente a los grupos económicos poseedores de las empresas operadoras no siempre está formalizada ante el Ministerio de Transporte, por lo que la información que se presenta en este informe se sustenta en el conocimiento informal del personal de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).⁴
7. La prestación del AIP se encuentra a cargo de un total de 119 empresas, que operan un parque de 4144 vehículos. Según datos de la CNRT, 79 de estas empresas, aun constituyéndose como personas jurídicas formalmente independientes, pertenecen a solo 15 grupos empresarios.⁵ La Tabla 1 muestra la distribución del parque automotor por grupo empresario. Se observa que más del 75 % del parque es propiedad de siete grupos operadores, cerca del 40 % pertenece al primer operador (Flechabus) y el Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) es de 1853.⁶

⁴ Véase ANEXO II, pág.34. Esta precariedad en la calidad de la información dificulta el conocimiento pleno sobre el nivel de concentración del mercado y la capacidad para determinar los corredores competitivos, a la vez que limita el análisis de competencia necesario para aportar elementos para la adopción de medidas oportunas para el desarrollo de la actividad.

⁵ Véase ANEXO II, pág. 34.

⁶ El Índice Herfindahl-Hirschman se define como la sumatoria del cuadrado de las cuotas de mercado de las empresas que actúan en él, multiplicada por diez mil. Los valores de IHH pueden ir desde valores cercanos a 0 (en el hipotético caso de mercados muy desconcentrados, con múltiples oferentes con participaciones de mercado muy pequeñas) y 10 000 (mercado monopólico). De acuerdo con las pautas estadounidenses sobre concentraciones horizontales (FTC-DOJ, *Horizontal Merger Guidelines*, 2010) un mercado puede considerarse como "altamente concentrado" cuando el IHH supera los 2500 puntos. A modo ilustrativo, un IHH de 2500 puntos es el que correspondería a un mercado con 4 firmas iguales con participaciones de mercado del 25 %.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Tabla 1. Parque automotor de los principales grupos operadores – 2016

	Grupo	Parque	%
1.	Flechabus	1636	39 %
2.	Plusmar	378	9 %
3.	Andesmar	363	9 %
4.	Vía	351	8 %
5.	Crucero	178	4 %
6.	Plaza	177	4 %
7.	Cata	85	2 %
	Resto de operadores	976	24 %
	Total	4144	100 %

Fuente: ANEXO II en base a datos de la CNRT.

8. Cada par Origen - Destino (OD) define un mercado relevante en sí mismo. Para poder medir el nivel de concentración, se consideran aquellas localidades que la CNRT identifica como "Centros de Referencia" (CR), definidos como centros urbanos con población superior a 30 mil habitantes. Existen 138 CR, lo cual da un número potencial de pares OD ubicados en distintas provincias de 8463. De esos 8463, solo 2222 cuentan con servicio AIP. Al excluir del análisis 713 pares OD que tienen cobertura de una sola línea con frecuencia menor o igual a 1 viaje diario, el número de pares OD se reduce a 1509.⁷ El nivel de concentración se calcula de acuerdo a la cantidad de servicios semanales ofrecidos en cada uno de ellos.
9. El Gráfico 1 muestra la cantidad de pares OD que están incluidos en un determinado rango de nivel de concentración, medido a través del IHH. Cerca de dos tercios de los pares OD presenta un IHH superior a 4500 y un tercio, un IHH superior a 7500.⁸

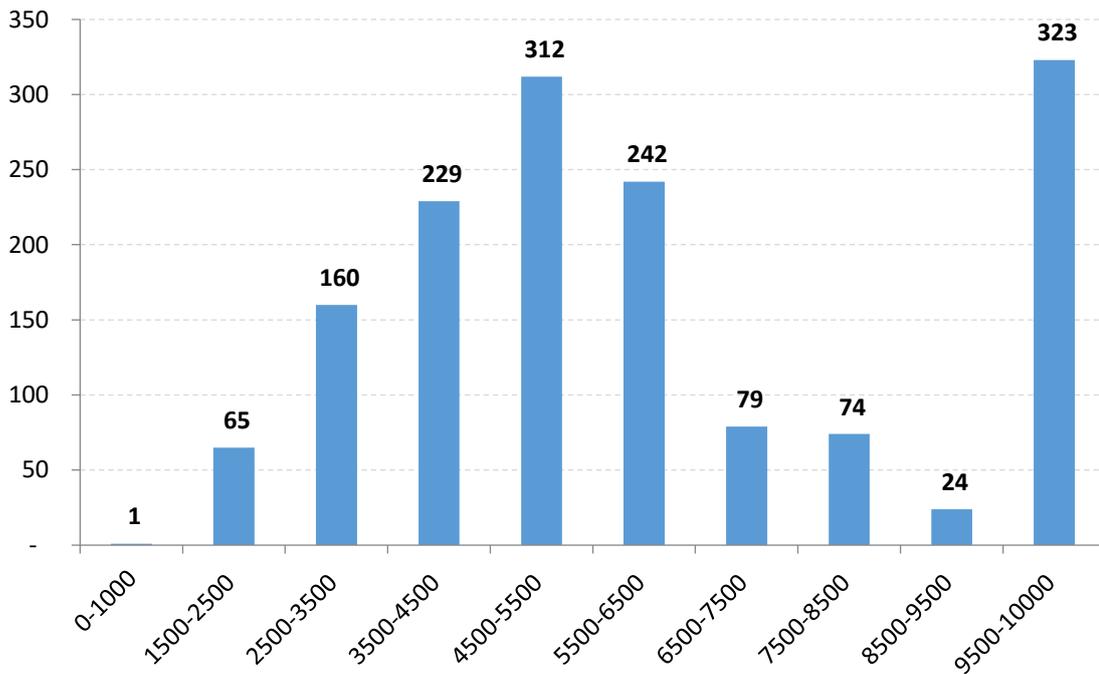
⁷ Véase ANEXO II, pág. 42.

⁸ Un IHH de 4500 puntos es equivalente a un mercado con 2,2 firmas iguales, mientras que un IHH de 7500 puntos es equivalente a un mercado con 1,3 firmas iguales.



Ministerio de Producción
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Gráfico 1. Distribución del Índice de Herfindahl-Hirschmann según par OD – 2016



Fuente: ANEXO II en base a datos de la CNRT.

10. Con respecto a la competencia intermodal, en la actualidad la competencia aérea se limita a aquellos corredores entre 600 y 1200 km y entre un reducido número de ciudades que cuentan con aeropuertos.⁹ La red de transporte aéreo presenta una distribución radial, por lo que sólo una limitada cantidad de conexiones no están concentradas en la ciudad de Buenos Aires y en pocos casos las conexiones alcanzan localidades fuera de la capital de provincia. Ergo, en la mayoría de los casos, el AIP se caracteriza por la inexistencia de otro medio de transporte público que conecte el mismo par OD, lo que implica que en esas situaciones no sea factible identificar sustitución intermodal potencial ni efectiva. En efecto, en 2013 el AIP explicaba casi

⁹ Véase ANEXO II, pág. 31.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

un 90 % de los viajes en transporte público de larga distancia, conectaba a más de 900 centros urbanos y operaba una red de más de 2000 paradas en todo el país.¹⁰

11. No obstante esto, recientemente se ha incrementado el número de rutas aéreas y están comenzando a operar los vuelos llamados *low cost*.¹¹ El impacto de estos cambios no se circunscribe exclusivamente a aquellas líneas que enfrentan una competencia directa por parte del transporte aéreo, sino que repercuten sobre la totalidad del sistema de AIP. En efecto, las líneas que no poseen competencia intermodal directa podrán verse incentivadas a modificar los servicios que ofrecen para conectar localidades pequeñas con el aeropuerto más cercano.
12. La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en conformidad con la Resolución 485 - E/2016 del Ministerio de Transporte, se encuentra en proceso de llamado a licitación de rutas aéreas. Empresas prestadoras de servicios de AIP, como Flechabus y Vía Bariloche (SAPSA), ya presentaron ante dicho organismo la documentación necesaria para operar servicios aéreos.
13. El bajo nivel de desarrollo del transporte ferroviario no representa una competencia significativa para las empresas de transporte automotor. Esto podría verse modificado en el futuro si se realiza una puesta en valor del tendido ferroviario, se reducen los tiempos de viaje y se continúan inaugurando trayectos interurbanos con alto tráfico de pasajeros, como el tren Buenos Aires-Mar del Plata puesto en operación recientemente.¹²
14. Los servicios de tipo chárter o similares no representan un tipo de competencia intermodal en sentido estricto: estos constituyen una categoría de análisis distinta en tanto que se organizan

¹⁰ Castro, L. y Lotitto, E., "*Hacia un transporte interurbano de pasajeros de calidad para la equidad*" CIPPEC Documento de Trabajo N°122, 2014.

¹¹ La Resolución E 408/2017 del Ministerio de Transporte autorizó a la primera aerolínea *low-cost*, (Flybondi) a operar vuelos de cabotaje. En lo referido a experiencias internacionales similares, véase por ejemplo Asensio, Matas & Ruiz, "*Competencia en el transporte interurbano de viajeros por carretera. Análisis económico de los procesos de licitación y su influencia sobre las tarifas*", Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona, 2016.

¹² Si bien el tiempo de viaje del tren Buenos Aires-Mar del Plata es hoy muy superior al de los ómnibus, se espera que se reduzca en el futuro.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

“a demanda” y no en forma de servicio regular (programados con anterioridad y con horarios prefijados), tal como lo realizan los ómnibus de media y larga distancia.

II.2 Barreras a la entrada

15. El servicio de AIP no registra economías de escala importantes. La unidad relevante de costo es el vehículo, en cuanto capacidad de ofrecer determinadas prestaciones por período, y el agregado de vehículos comporta en esencia la réplica de los costos correspondientes. Si bien en escalas muy reducidas pueden existir desventajas, en función de rigideces en la rotación del parque y necesidad de parque de reserva, ellas son rápidamente superadas cuando se alcanza una escala relativamente modesta. Respecto del nivel de las inversiones requeridas, no parecen existir restricciones de financiamiento importantes. Por otra parte, en términos generales, los activos requeridos para la prestación del servicio son de relativamente baja especificidad. Por último, el grado de avance tecnológico en relación a los componentes, materiales y diseño de los vehículos en el sector del AIP es reducido, razón por la cual esta característica tampoco parece representar una barrera a la entrada de nuevos competidores en el sector.¹³
16. La principal barrera a la entrada existente en el mercado es de tipo regulatorio, y está dada por la necesidad de contar con un Permiso para operar una determinada línea. La racionalidad de la existencia de los Permisos es garantizar la seguridad de las personas transportadas, dado el carácter de “Servicio Público” que se le asigna al AIP. Sin embargo, dado que la ley vigente exige que los Permisos se otorguen para trayectos y recorridos específicos, no se permite que un oferente de un par OD modifique su recorrido para captar un origen o destino para el cual no está autorizado. El requisito de experiencia previa que deben acreditar los operadores para acceder a un Permiso opera como una barrera a la entrada adicional, en este caso, para operadores nuevos.¹⁴

¹³ Véase ANEXO II, pág. 32-33.

¹⁴ Véase Informe preparado por M. Kiguel y M. Celani para la Cámara Argentina de Turismo, *La industria del transporte en Argentina. Su vinculación con el desarrollo del turismo*, 2010.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

II.3 Precios y tarifas

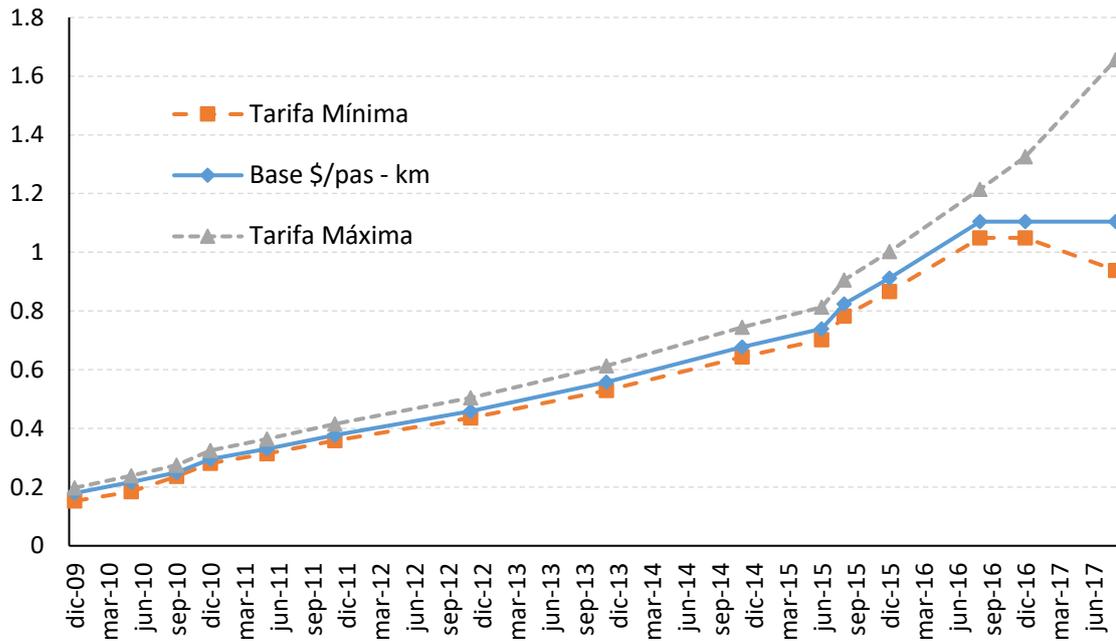
17. La normativa actual regula una tarifa básica y establece bandas dentro de las que puede fluctuar el precio. Actualmente, en virtud de la Resolución 718-E/2017, el límite superior de la banda es un 150 % de la tarifa básica y el límite inferior es un 85 % de la tarifa básica. La tarifa básica se ajusta con referencia a la tarifa promedio observada en los llamados “corredores competitivos”, tal como han sido definidos en el párrafo 4.
18. Desde diciembre de 2009 hasta agosto de 2016, la base tarifaria ha aumentado un 515 % en términos nominales, lo que representa un aumento promedio anual acumulativo del 31 %. En términos reales, deflactando según el Índice de Precios al Consumidor elaborado por la provincia de San Luis, el aumento de la base tarifaria en ese período ha sido del orden del 14 %.¹⁵ La evolución de la base y bandas tarifarias en valores corrientes se muestra en el Gráfico 2.

¹⁵ La inflación medida por el IPC San Luis en el período diciembre 2009-agosto 2016 fue del 439 %.



Ministerio de Producción
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Gráfico 2. Base y bandas tarifarias a valores corrientes (diciembre 2009 - agosto 2017)



Fuente: Resolución 257/2009 y modificatorias.

19. El marco regulatorio actual en el cual la tarifa básica se actualiza sobre la base del promedio de tarifas de los corredores competitivos, podría tener efectos restrictivos de la competencia en los corredores competitivos. En particular, cuando la banda tarifaria es estrecha, este mecanismo de ajuste de tarifas podría facilitar la colusión en los corredores competitivos y fomentar la tarificación en el tope de la banda, especialmente teniendo en cuenta que la tarificación de los corredores competitivos también tendrá efectos sobre las tarifas de los corredores no competitivos. Estos efectos tienden a diluirse cuando la banda tarifaria se ensancha, como ha ocurrido a partir de agosto de 2016.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

20. Finalmente, no se observan entre las empresas del AIP prácticas activas de *yield management*, como sucede en el caso del transporte aéreo o en el sector de AIP en otros países como Chile.¹⁶ Esto puede ser, en parte, una consecuencia de la inflexibilidad de las tarifas, tanto a la suba como a la baja.¹⁷ La implementación de estas prácticas por parte de las empresas de AIP las dotaría de flexibilidad para fijar tarifas más libremente y así competir más eficientemente en el mercado beneficiando a aquellos usuarios que son más sensibles a cambios en los precios y, al mismo tiempo, aumentando la rentabilidad de los prestadores.

II.3.1 Subsidios al AIP

21. Según información publicada por el Ministerio de Transporte, el transporte interurbano de pasajeros recibió \$ 1275 millones durante 2016 en concepto de subsidios. Estos se componen de:

- a. Subsidios en función del personal: \$ 812 millones, o 64 % del total;
- b. Subsidios por km recorrido:¹⁸ \$ 302 millones o 24 % del total; y
- c. Subsidios en función de la cantidad de pasajeros discapacitados transportados: \$ 161 millones o 12 % del total.

22. Durante los primeros 9 meses de 2016, los subsidios promediaron \$ 140 millones por mes. Sin embargo, a partir de octubre del 2016 se eliminaron los pagos por km recorrido y por personal

¹⁶ Véase ANEXO II, pág. 26. El *yield management* consiste en la diferenciación de precios de acuerdo a factores como el perfil del usuario del servicio, el horario de prestación, la estacionalidad, la anticipación con la cual se compra un pasaje, entre otros. Esta práctica es habitual en el caso del transporte aéreo, aún en las rutas más competitivas. La manera en la que las aerolíneas logran discriminar precios es a través de las restricciones que ponen a los boletos más baratos, que los hacen poco atractivos para individuos con baja elasticidad-precio.

¹⁷ La ampliación de las bandas tarifarias que resulta de la Resolución 718-E/2017 del Ministerio de Transporte daría más espacio para la implementación de este tipo de estrategias de precios.

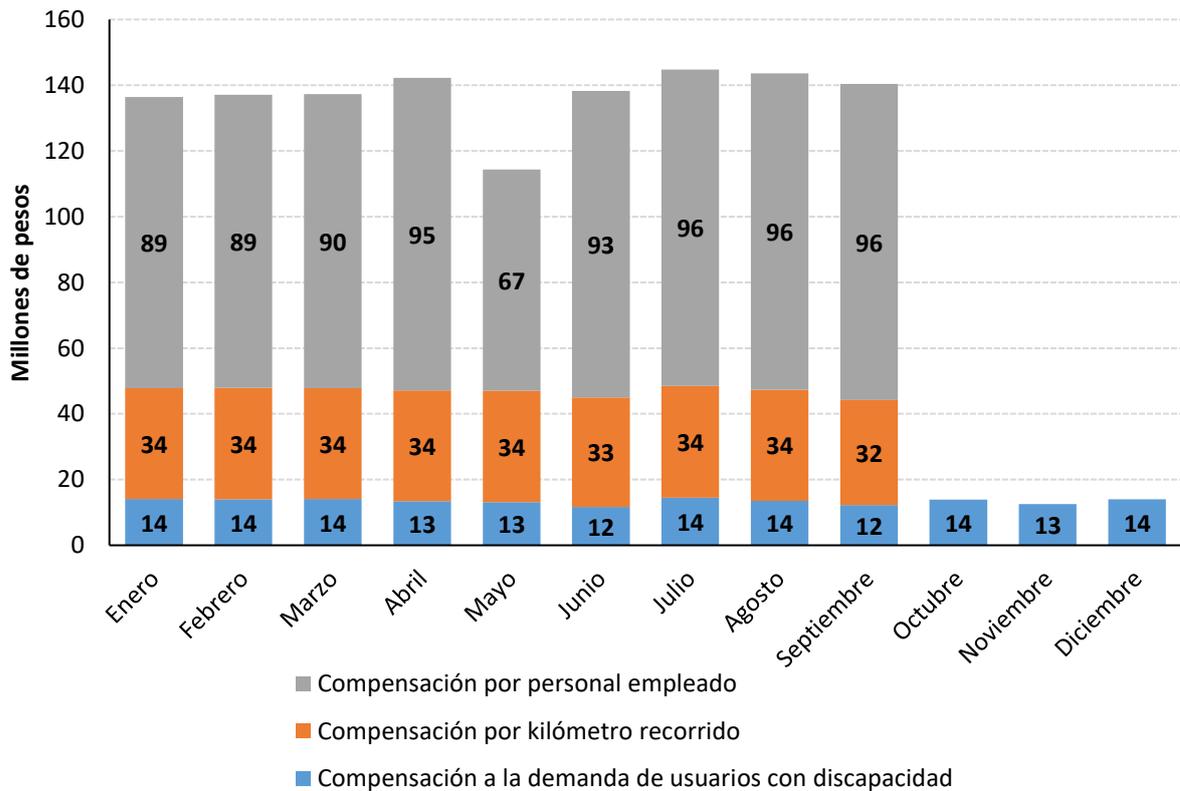
¹⁸ Esta compensación se pagó solo a determinados corredores, elegidos en función de su situación de competitividad de precios respecto de las tarifas del transporte aéreo.



Ministerio de Producción
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

contratado. De este modo, los pagos mensuales se redujeron en un 90 %. La evolución de los subsidios durante 2016 se observa en el Gráfico 3.

Gráfico 3. Subsidios al AIP – 2016



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación – Compensaciones para transportistas y jurisdicciones.

23. La Resolución E 53/2017 del Ministerio de Transporte deroga en forma retroactiva a octubre de 2016 los subsidios por kilómetros recorridos y gastos por personal que habían sido implementados por la Resolución 513/2013 del ex Ministerio del Interior y Transporte y modifica el régimen de subsidios a pasajeros discapacitados. Asimismo, crea un Fondo de Reversión consistente en una compensación única de \$ 201 millones, correspondiente al período comprendido por los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2016 y a ser destinada a la reversión de aquellos corredores afectados por la competencia intermodal con el transporte



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

aéreo de pasajeros. La Dirección Nacional de Gestión Económica del Ministerio de Transporte estimó un ingreso por tarifas para el sector en 2016 de \$ 18 608 millones. De este modo, los subsidios habrían representado en 2016 alrededor del 6,8 % de la recaudación.¹⁹

II.4 La demanda del servicio de AIP

24. La demanda de servicios de AIP muestra una tendencia al estancamiento en el largo plazo, aun cuando las fluctuaciones que se observan indican que existen factores que tienen alguna incidencia en los volúmenes de tráfico. Esta constatación tiene interés a fines de evaluar los marcos regulatorios, por cuanto el desempeño no será igual si la actividad enfrenta una demanda creciente o estancada.²⁰

25. En este contexto, es oportuno mencionar que, las frecuencias de los servicios deben ser programadas con anterioridad, sobre horarios prefijados. Sin embargo, por medio de la Resolución N° 79-E/2017, se le otorgó al sistema de AIP de cierta flexibilidad para ajustar las frecuencias a la demanda. La medida establece que se admitirá una fluctuación del 50 % en más o en menos respecto de la cantidad de servicios semanales registrados, siempre que se comunique la medida con, al menos, 30 días de anticipación. Esta modificación regulatoria va en el sentido correcto de permitir adecuar la oferta de servicios a las fluctuaciones de la demanda, de manera de hacer más eficiente el uso de los recursos.

¹⁹ Según información obrante en el expediente N.º EX-2017-00354008-APN -SSTA#MTR del Registro del MINISTERIO DE TRANSPORTE, Informe Técnico de la Dirección Nacional de Gestión Económica del Ministerio de Transporte.

²⁰ Las empresas prestadoras de servicios de AIP informan a la autoridad regulatoria los servicios prestados y los pasajeros transportados; éstos últimos son detallados en amplios cuadros OD, por localidad. Esta información es procesada y controlada en forma muy sumaria. Se compilan algunos datos básicos, y se estiman algunos indicadores (por ejemplo, la distancia media de transporte); pero no se realizan procesamientos y controles en profundidad. No existen elementos suficientes como para asegurar que se trata de información confiable, más allá de que puede considerársela como una aproximación razonable.



*Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia*

III. EXPERIENCIA INTERNACIONAL

26. La experiencia internacional en la materia parece converger hacia un sistema parcialmente desregulado. En el Reino Unido, Suecia, Noruega, Italia, Polonia, Alemania y Francia se está tendiendo a una liberalización de las líneas rentables y a la subvención exclusiva de los trayectos que no sean rentables económicamente, pero que sí sean socialmente deseables. Es decir, se busca eliminar el sistema de subsidios cruzados.
27. Asimismo, la experiencia internacional en materia regulatoria parece converger hacia un sistema basado en una visión multimodal que contempla las interrelaciones horizontales y verticales que tiene el sector del AIP. En particular, el estándar internacional tiende hacia la implementación de estrategias regulatorias que tienen en cuenta no sólo las características del sector del AIP, sino también las externalidades que genera la competencia intermodal.²¹
28. Cabe mencionar como antecedente la denuncia realizada por la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS) al operador ferroviario español (Renfe) ante la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC) en septiembre de 2015. En este caso, se denunció el uso de subvenciones cruzadas, precios predatorios y empaquetamientos abusivos a la hora de establecer las políticas comerciales.²² La denuncia fue archivada por considerarse que el autobús no es suficientemente sustitutivo del tren de alta velocidad de larga distancia debido a la diferencia en tiempos de viaje y a las diferencias de precios entre ambas formas de transporte. Si bien se descartó la violación a las normas de defensa de la competencia, España está evaluando modificar el marco regulatorio del sector del AIP para que este pueda hacer frente a otras formas de competencia intermodal en el transporte de media y larga distancia.
29. Asimismo, debe destacarse que en otros países del mundo ya han adquirido cierta relevancia las "soluciones colaborativas" como forma de competencia intermodal respecto al sector del AIP.

²¹ Véase Informe preparado por M. Kiguel y M. Celani para la Cámara Argentina de Turismo, *La industria del transporte en Argentina. Su vinculación con el desarrollo del turismo*, 2010.

²² Resolución CNMC, Expte. S/DC/0566/15 RENFE DESCUENTOS, 2015.



Ministerio de Producción

Secretaría de Comercio

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Se entiende por este tipo de soluciones aquellas que se basan en el uso de un “software colaborativo” u otro tipo de plataforma de información que permite a los individuos compartir el uso de sus propios vehículos. Estos sistemas de “auto compartido” permiten coordinar y ofrecer, de facto, un servicio de AIP. Por ejemplo, el sistema Blablacar (<https://www.blablacar.es/>) en Europa permite a los individuos encontrar la oferta disponible para el destino deseado (i.e., el par OD), reservarlo y pagarlo online. En EE.UU. el sistema Zipcar (<http://www.zipcar.com/>) ofrece el mismo tipo de servicio o competencia intermodal.

30. Por último, debe destacarse la existencia, a nivel internacional, de plataformas de internet o tecnologías similares que permiten la centralización de la oferta, comparación y venta de pasajes de las distintas empresas prestadoras del servicio. Esto representa una herramienta adicional a la hora de hacer frente a la competencia intermodal y redundante en mayores niveles de bienestar para los consumidores al simplificar el proceso de búsqueda y compra de pasajes. Nótese, por ejemplo, el servicio prestado por el sitio Flixbus en Europa (<https://www.flixbus.es>).

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

31. La información sobre la conformación de los grupos empresarios del AIP no está formalizada ni sistematizada por organismos oficiales. En base a estimaciones informales, se observa que el sector se encuentra altamente concentrado, tanto en términos del parque automotor como en la prestación de pares OD.
32. La solicitud de Permisos, si bien responde a un requisito de seguridad por tratarse de un servicio público de transporte de personas, representa la principal barrera a la entrada existente en el mercado.
33. El reciente incremento en el número de rutas aéreas, las promociones lanzadas por las aerolíneas y la inminente puesta en operación de vuelos *low cost* modifican el entorno competitivo para el sector del AIP, aun cuando esta competencia intermodal sigue siendo limitada y la superposición de servicios se efectúa solo en algunos pares OD. Asimismo, las soluciones colaborativas como los sistemas de auto compartido ya representan en otros países



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

una nueva fuente de competencia intermodal para el sector del AIP y es de esperar que eventualmente estas tendencias proliferen en Argentina.

34. Frente a la proliferación de las aerolíneas *low cost*, la reconversión del negocio puede conducir a un servicio más eficiente y complementario al aeronáutico, que permita conectar las localidades más pequeñas con los aeropuertos más cercanos.
35. La normativa actual regula una tarifa básica y establece bandas dentro de las que esta puede fluctuar. A su vez, la tarifa básica se ajusta tomando como referencia los aumentos de la tarifa promedio observada en los llamados "corredores competitivos". Cuando la banda tarifaria es estrecha, como fue el caso hasta agosto de 2016, este mecanismo de ajuste de tarifas podría facilitar la colusión en los corredores competitivos y fomentar la tarificación en el tope de la banda. Estos efectos se diluyen cuando la banda tarifaria se ensancha.
36. La experiencia internacional en materia regulatoria parece converger hacia un sistema parcialmente desregulado y basado en una visión conjunta o multimodal del sistema de transporte.

IV.1 Recomendaciones

37. En virtud de lo expuesto anteriormente, esta Comisión Nacional considera oportuno recomendar al Sr. Subsecretario de Transporte Automotor del Ministerio de Transporte de la Nación una serie de medidas para mejorar la competencia en el mercado, a saber:
 - a. Sistematizar y mejorar el sistema de estadísticas completo del sector de AIP, a fin de garantizar que se puedan llevar adelante análisis periódicos del sector de manera más certera y transparente. En particular, se recomienda que se organice un sistema de información a través del cual se releven de manera periódica estadísticas sobre grupos empresarios, parque automotor, líneas, frecuencias, pasajeros transportados, etc. La implementación de la emisión de boletos electrónicos y facturación electrónica es una herramienta que puede colaborar en la sistematización de la información.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

- b. Reducir barreras a la entrada y salida de operadores y servicios en los distintos corredores. En el corto plazo, esto podría lograrse a partir de la simplificación del otorgamiento de Permisos para operar nuevas rutas, particularmente a empresas que ya cuentan con Permisos en otras rutas. En el largo plazo, se recomienda promover la modificación de la actual Ley N° 12.346, a fin de reemplazar los Permisos específicos para operar cada corredor, por alguna forma de "Permiso general" abierto a todas las empresas que demanden la prestación del servicio y cumplan con los requisitos de seguridad y la verificación periódica del parque automotor.
- c. Promover la competencia interna y la reconversión competitiva del negocio de AIP para incentivar la eficiencia de la red de transporte de pasajeros y la complementariedad entre las distintas modalidades de transporte de larga distancia. En particular:
 - i. Otorgar mayor flexibilidad para ajustar las frecuencias a las fluctuaciones de la demanda de forma tal de no obstruir la sostenibilidad económica de las empresas prestadoras. En este sentido, la reciente Resolución 79/2017 de la Secretaría de Gestión del Transporte va en la dirección correcta.
 - ii. En el caso de los servicios que se consideren socialmente deseables pero que no serían sostenibles con precios que surjan de condiciones competitivas del mercado, se recomienda otorgar un tratamiento especial. En estos casos la provisión se puede asegurar por medio de un servicio universal, instrumentado por un sistema del tipo "*pay or play*":
 - 1. El único operador que presta el servicio es tomador neto del fondo (*play*), y quienes no lo operan son contribuyentes netos del fondo (*pay*).
 - 2. El operador es elegido por medio de un sistema de subasta en el que selecciona a la empresa que solicita los menores subsidios para su operación.
 - iii. Promover la integración entre los aeropuertos y las terminales de ómnibus.



Ministerio de Producción
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

- iv. Promover la oferta de servicios integrados entre aerolíneas y empresas de AIP mediante la generación de espacios de diálogo, negociación y competencia para la oferta de productos integrados.
- d. Modificar el mecanismo de regulación tarifaria de manera que respete los siguientes principios:
 - i. Que no se regule la tarifa de aquellos corredores en los que existe competencia efectiva.
 - ii. Para los corredores en lo que no existe competencia, que se establezca una tarifa máxima (*price cap*) cuyo mecanismo de ajuste tarifario sea independiente del comportamiento de las empresas, por ejemplo, en base a un índice de precios que no esté sujeto al comportamiento de las empresas y que se eliminen los precios mínimos.
 - iii. Que se prevea que la regulación tarifaria pueda ser eliminada cuando se verifiquen condiciones de competencia efectiva.
 - iv. Que el esquema de regulación tarifaria del sector del AIP se integre de manera coherente con la regulación tarifaria del sector aerocomercial y ferroviario, de forma tal de no provocar distorsiones regulatorias entre estos sectores y de fomentar la complementariedad entre las distintas modalidades de transporte de pasajeros.
- e. Alentar a que las empresas del AIP adopten soluciones tecnológicas como plataformas de internet o tecnologías similares como herramienta adicional a la hora de hacer frente a la competencia intermodal.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas Informe gráfico firma conjunta

Número:

Referencia: IM 9 - Anexo I (Disposición)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 17 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 12:48:56 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 12:56:52 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 13:51:41 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 13:53:20 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2018.01.18 13:53:21 -03'00'

ANEXO II

AUTOTRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS POR LÍNEAS REGULARES

EXPERIENCIA REGULATORIA RECIENTE Y PERSPECTIVAS

Este documento ha sido elaborado por Alberto Müller, con la asistencia de Javier Perdomo, por encomienda de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia. Su contenido no refleja posturas u opiniones oficiales de la Comisión.

Marzo 2017

INDICE

Capítulo 1. Caracterización del Autotransporte Interurbano de Pasajeros	5
Capítulo 2. Cadena de Valor	11
Capítulo 3. Evolución histórica 1920-1990	13
Capítulo 4. La Regulación del AIP.....	15
4.1 Marco regulatorio inicial (1937-1992).....	15
4.2 La desregulación parcial de 1992 (1992-1998).....	18
4.3 Transición (1998-2009).....	20
4.4 Un nuevo marco tarifario (desde 2009)	22
4.5 La regulación del AIP en otros países: una mención breve	25
Capítulo 5. Evolución 1992-2015	27
Capítulo 6. Elementos para la definición de mercado relevante	30
Capítulo 7. Configuración empresarial	34
Capítulo 8. Tarificación: características - evolución	36
8.1 Criterios de tarificación.....	36
8.2 Evolución de las tarifas	38
Capítulo 9. Conformación de la oferta: principales pares Origen-Destino.....	41
9.1 Desarrollo metodológico y fuentes consultadas.	41
9.2 Resultados obtenidos	42
9.3 Relevamiento realizado a los fines del presente trabajo	44
Capítulo 10. Tarifas y concentración de la oferta	50
Capítulo 11. Antecedentes e investigaciones en curso en la CNDC.....	59
11.1 Buenos Aires - Salta	60
11.2 Buenos Aires – San Salvador de Jujuy.....	63
11.3 Buenos Aires – Salvador Mazza	65
11.4 Buenos Aires – San Miguel de Tucumán.....	67
11.5 Conclusiones	70
Capítulo 12. Conclusiones: La cuestión regulatoria en el AIP	71
Anexos	77
Anexo 1 – Detalle de empresas de AIP	78
Anexo 2 – Detalle de los Centros de Referencia identificados.....	82

Anexo 3 – IHH y participaciones por mercado	86
Anexo 4 – Características de la tarificación por par OD	99

Principales abreviaturas utilizadas

AIP: Autotransporte Interurbano de Pasajeros por líneas regulares

CNDC: Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

CNRT: Comisión Nacional de Regulación de Transporte

CR: Localidad identificada como Centro de Referencia

IHH: índice de Herfindahl-Hirschmann

Capítulo 1. Caracterización del Autotransporte Interurbano de Pasajeros

El propósito de este trabajo, de acuerdo a la encomienda realizada por la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, es el estudio del Autotransporte Interurbano de Pasajeros de jurisdicción nacional, desde la perspectiva regulatoria y del desempeño de su mercado (o mercados).

En función del carácter de la encomienda y de los recursos y disponibilidad de información, el análisis se centrará en el sector en cuestión, considerando solo marginalmente eventuales alternativas al mismo, al alcance de los usuarios (esto es, automóvil individual, ferrocarril, transporte aéreo).

Esta perspectiva es necesariamente limitada, por cuanto el sistema de transporte está conformado por los distintos modos. En tanto demanda derivada de la necesidad del público de trasladarse de un punto a otro dentro del territorio, la demanda de servicios de transporte encuentra en ellos diferentes alternativas tecnológicas orientadas al mismo fin. Los distintos modos de transporte bien pueden funcionar como sustitutos unos de otros o bien ser complementarios dependiendo de las características territoriales, de la infraestructura y del rol del Estado como coordinador y facilitador.

El análisis de un modo de transporte con prescindencia de los demás necesariamente dará lugar a un entendimiento incompleto de la cuestión, al carecer de una perspectiva sistémica. Un estudio más amplio excede los objetivos y alcances de este trabajo. No se dispone de elementos para un análisis de este tipo, puesto que implica contar con información referida a orígenes y destinos de viajes en automóvil, un dato que virtualmente nunca ha sido relevado en forma sistemática en la Argentina. Existe sí información sobre transporte aéreo, pero este tráfico se superpone en una reducida cantidad de pares origen-destino.

Sin embargo, no debe dejar de plantearse la necesidad de contar con un diagnóstico que permita formular propuestas para un sistema de transporte de larga distancia integral eficiente, permitiendo una mejor contribución de cada modalidad al conjunto de la sociedad, responsabilidad ésta que recae esencialmente en el Estado.

La prestación del servicio de Autotransporte Interurbano de Pasajeros (AIP) se realiza mediante convencionales vehículos para el transporte colectivo (denominados ómnibus o también “micros”¹), que operan sobre la red vial de accesibilidad pública. Se trata de

¹ Esta denominación es algo impropia, por cuanto ella alude en realidad a los “microómnibus”, vehículos de transporte colectivo pero de talla reducida, empleados para el transporte urbano; los vehículos destinados al AIP seguramente no son de talla reducida. Sin embargo, la propia página web de la Comisión Nacional de

vehículos que se encuentran equipados con comodidades propias para el transporte en distancias largas.

El AIP es un servicio prestado a terceros, no vinculados a la empresa responsable del transporte. En este sentido, difiere del transporte propio, esto es, del transporte organizado por una entidad para satisfacer requerimientos de movilidad exclusivos para sus miembros.

La contratación del AIP se realiza en forma individual, a través de bocas de expendio especializadas (boleterías de las propias empresas o de terceros, venta a través de Internet, venta telefónica). En este punto, existe una diferencia central con los servicios chárter, que son contratados con el propósito de transporte de contingentes de personas para la realización de un viaje puntual, típicamente con fines turísticos, compras, etc. Por otro lado, no existe posibilidad de discriminación o exclusión: todo pasajero es tratado en igualdad de condiciones (lo que no quiere decir, quede en claro, que todo pasajero pagará la misma tarifa, para un cierto par origen-destino). Esto es, un operador de AIP no puede rechazar a un pasajero dispuesto a pagar la tarifa anunciada, salvo que no cuente con capacidad de transporte para la específica prestación solicitada.

Esta forma de contratación hace que las prestaciones no puedan organizarse “a la demanda”. Ellas deben ser programadas con anterioridad, sobre horarios prefijados, no siendo en principio viable una oferta condicionada a la existencia de demanda suficiente como para lograr una ocupación adecuada del vehículo; esto en cambio ocurre en prestaciones tipo chárter, donde existe más flexibilidad. Es en este sentido que los servicios de AIP son denominados “servicios regulares”. A fin de no complicar la terminología, reservamos de aquí en más la locución “AIP” para referirnos al caso de los servicios regulares.

Esta característica del servicio hace que las prestaciones se organicen de manera de lograr la mayor utilización posible del parque, debiendo para ello apuntar a la cobertura de los horarios o días de mayor demanda. De todas formas, la prestación de los servicios denominados de “refuerzo” brinda cierta flexibilidad, al instrumentarse prestaciones que replican un horario determinado, para así atender picos de demanda (por recambio en temporada de turismo, por ejemplo).

Estas consideraciones son en realidad el reflejo de una particularidad del AIP, y es la existencia de indivisibilidad en la oferta: la capacidad puede ajustarse sólo por saltos discretos.

Ahora bien, el servicio que se presta sobre determinado itinerario puede presentar variantes en cuanto a su cobertura. Para una línea que une las localidades de A y B, tocando las localidades 1, 2, 3, 4, una prestación puede atender

- a la totalidad de los eventuales pasajeros interesados en desplazarse entre cualquier par de localidades cubierto por el trayecto (en el ejemplo, la totalidad de viajes entre A, B, 1, 2, 3, 4)

Regulación del Transporte empleaba hasta hace poco tiempo atrás el término “micro” para hacer referencia al AIP.

- a un subconjunto de localidades del trayecto, que pueden ser las de mayor talla (en el ejemplo, localidades A, B y 3), solamente ascenso en ciertos tramos y descenso en otros tramos (del tramo A, 1, 2 al tramo 4,B)
- solamente a los puntos extremos del trayecto (localidades A, B solamente).
- Orígenes o destinos fuera del trayecto, pero vinculados mediante combinación con otro servicio.

No existe una nomenclatura estricta; pero podemos adoptar las denominaciones siguientes, de uso corriente, cuando nos referimos a la cobertura de un servicio:

1. Será servicio “ordinario” aquél que cubre la totalidad de puntos del itinerario, o que cubre ascenso en un tramo y descenso en otro tramo, pero sin especializarse en determinadas localidades.
2. Será servicio “semi-rápido” el que cubra solamente las localidades más importantes de cada trayecto.
3. Será servicio “rápido” aquél que se especialice solamente en el tráfico entre cabeceras.

Dada la flexibilidad del AIP, habrá casos que podrán encuadrar en lo indicados en 1 y 2 (el caso 3 no es susceptible de ambigüedades). En general, tenderemos a utilizar el caso 1 (servicio ordinario) como la categoría residual. Esto significa que reservaremos la designación de semi-rápido solamente para aquéllos casos donde exista una clara especialización en atender un subconjunto definido de localidades.

Como es obvio, habrá diversidad de servicios según cobertura en aquellos corredores que tengan una densidad de demanda relativamente alta, que permita atender localidades en forma especializada. Esto se debe esencialmente a que cada detención del servicio tiene costo en términos de tiempo (tanto para el operador como para el pasajero). En la medida en que algunas detenciones permitan una captación importante de pasajeros, convendrá especializar prestaciones en ellas.

Una segunda razón para imponer restricciones a la captación de tráficos es impedir que pasajeros con recorridos relativamente breves ocupen capacidad, desplazando demandas de viajes más largos, y produciendo de esta forma un uso ineficiente de la capacidad.

Por ejemplo, una línea que cubre el trayecto de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia podría no aceptar tráfico entre Buenos Aires y Bahía Blanca (y derivarlo a líneas especializadas en ese par), para evitar que un pasajero ocupe una plaza entre Buenos Aires y Bahía Blanca, y no permita su empleo para un viaje de Buenos Aires a Trelew o Comodoro Rivadavia, circulando la plaza en forma ociosa desde Bahía Blanca.

En general, los corredores que usualmente se denominan “troncales” o “principales”, son aquéllos donde existe mayor diversidad de servicios, y donde por lo tanto coexistirán servicios ordinarios y semi-rápidos, y eventualmente rápidos. Como es lógico, habrá prestaciones que podrán desarrollarse combinando corredores troncales e itinerarios no troncales. En el caso argentino, los servicios rápidos son más la excepción que la regla.

Esta diversidad de situaciones es también reflejo de una particularidad económica del AIP, que es su capacidad de atender distintos tráficos en un solo vehículo. Sin entrar en una

discusión técnica sobre este punto, podría considerarse que esto refleja un caso de producción conjunta. La cobertura de varios pares origen-destino mediante una única prestación es más conveniente por cuanto cubrir cada par con una prestación por separado sería más costoso².

Como dijimos, los vehículos empleados por el AIP ofrecen al pasajero condiciones de confort que tienen relación con la realización de un viaje extenso; de allí que, para empezar, el transporte de pasajeros de pie sea excepcional (aunque no inexistente, se limita a servicios ordinarios). Por otro lado, existen diferentes tipologías en cuanto al confort. Naturalmente, esto es muy variable según el caso. Podemos mencionar el caso de las clasificaciones de confort o categoría de servicio para el caso del AIP de jurisdicción nacional actualmente vigentes (Decreto 2407/02 – Anexo I).

- Servicio Común: requisitos básicos de confort (asientos reclinables, luces individuales), sin aditamentos; doble hilera de asientos en ambos costados.
- Servicio Común con aire acondicionado: igual configuración que el servicio común, pero adicionando la disponibilidad de aire acondicionado.
- Servicio semi-cama: asiento reclinable con apoyapiés, luces individuales, doble hilera de asientos en ambos costados, con aire acondicionado.
- Servicio cama/ejecutivo: iguales características que servicio semi-cama, pero con una hilera doble y una hilera individual de asientos (por ende, asientos más anchos).
- Servicio cama-suite: doble hilera e hilera individual de asientos con apoyapiés, reclinables a 180°, aire acondicionado.

A lo anterior se suma la posibilidad de ofrecer comidas o refrigerios a bordo.

Los vehículos por lo general ofrecen una sola categoría; pero desde hace algunos años se está difundiendo la práctica de ofrecer dos categorías en un mismo vehículo, aprovechando la posibilidad que da el doble piso. Lo más frecuente es que se ofrezca servicio semi-cama en el piso superior y servicio cama/ejecutivo en el inferior³.

Al igual que en el caso del régimen de detenciones, existe diversidad de categorías sobre todo en corredores de densidad relativamente alta; en particular, la modalidad cama-suite tiene presencia bastante limitada, como veremos, en razón de su proximidad de su tarifa a la del avión⁴. Por otro lado, los servicios comunes y comunes con aire no son frecuentes en corredores troncales, donde la categoría básica usual es el servicio semi-cama.

Alcance jurisdiccional

² En términos del planteo usual de producción conjunta, si $C(x,y)$ es el costo de atender la demanda entre los pares origen destino x e y , diremos que hay producción conjunta si $C(x,y) < C(x) + C(y)$.

³ Según explicaciones recogidas en el ámbito del AIP, la implementación de vehículos mixtos responde también a que los vehículos semi-cama, por tener mayor capacidad, plantean un requerimiento mayor de capacidad en bodega para equipajes, requerimiento que éstos no siempre logran satisfacer.

⁴ El relevamiento de tarifas realizado para este trabajo, que se detalla más adelante, arroja que 10% de los pares origen-destino cuentan con servicio con categoría Suite.

El AIP se define en términos de sus características técnicas y económicas, que hemos presentado hasta aquí. Sin embargo, no todo el AIP es objeto de este informe, sino solo un determinado recorte jurisdiccional. Es necesario entonces precisar este punto.

De acuerdo a la ley 12.346 – y en aplicación de principios constitucionales – la jurisdicción sobre el transporte automotor en general recae sobre la Nación, las Provincias o los Municipios, según cuál sea el alcance del itinerario cubierto. Si éste se limita a un Municipio, la jurisdicción será municipal. Si abarca más de un Municipio dentro de una misma Provincia, la jurisdicción será provincial. Si finalmente cubre más de una Provincia, su jurisdicción será nacional.

En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, su status en este caso es el de una Provincia. Si bien no es de interés para este trabajo, corresponde señalar que el tráfico dentro de la antes Capital Federal fue históricamente de jurisdicción nacional, en cuanto la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires era una dependencia del Estado Nacional. A partir de la reforma constitucional de 1994, que da lugar a la creación de la CABA, el transporte dentro de ella pasa a ser de su jurisdicción; pero el traspaso correspondiente no se ha verificado aún.

El objeto de este trabajo es el AIP de jurisdicción nacional, y éste será su tema de aquí en más. Cuando utilicemos el concepto y abreviatura “AIP”, sin aditamentos, estaremos haciendo referencia a esta jurisdicción. Nuestro universo de análisis serán entonces las líneas que en su trayecto cubran más de una Provincia.

Es oportuna aquí una precisión. Ha sido tradición dentro de las prácticas de la autoridad nacional⁵ la de englobar bajo el rótulo de “transporte interurbano” a un conjunto de líneas de ámbito estrictamente urbano, en el interior del país. Se trata de líneas que son de jurisdicción nacional en cuanto cubren más de una Provincia, pero que realizan recorridos breves, de carácter urbano⁶.

Progresivamente, estos casos han sido separados del conjunto de líneas interurbanas; pero su presencia distorsiona en alguna medida las estadísticas más antiguas. Estas líneas no serán objeto de este trabajo.

Cabe además una mención a un tema especial. Dado que cada prestación puede atender a diferentes pares origen-destino, es posible que un mismo servicio cubra demandas *dentro* y *entre* jurisdicciones determinadas. Por ejemplo, un servicio de Rosario (Prov. Santa Fe) a Córdoba (Prov. Córdoba) podrá atender tanto la demanda de viajes entre Rosario y Bell Ville (Prov. Córdoba) como entre Rosario y Cañada de Gómez (Prov. Santa Fe). De esta forma, un servicio de jurisdicción de la Nación atendería tráficos de jurisdicción provincial.

⁵ En particular, de la ex – Secretaría de Transporte, que ha tenido a su cargo le regulación del AIP desde la década de 1960 hasta el año 2016, cuando se crea el Ministerio de Transporte.

⁶ Se trata de pocos casos, que pueden enumerarse fácilmente:

- Resistencia - Corrientes
- Santa Fe – Paraná
- Neuquén – Cipolletti
- Carmen de Patagones - Viedma

En los inicios del AIP, la jurisdicción nacional tendía a prevalecer, en el sentido de que el Estado Nacional solía autorizar tráficos intraprovinciales en forma unilateral, en el marco del régimen regulado por permisos, al que se hará referencia más adelante. Más recientemente, se afirmó la tendencia a que los servicios de jurisdicción nacional cubran solamente tráficos entre Provincias, y que se abra el tráfico dentro de la Provincia sólo con expresa anuencia de la autoridad provincial.

Sin embargo, las líneas que por tradición mantienen tráfico intraprovincial abierto no han visto revertir esta facultad. Esto lleva a que pueda existir competencia entre líneas nacionales y provinciales. Un caso particular es el de los servicios prestados a la Costa Atlántica (Prov. Buenos Aires) desde la Región Metropolitana. Existen servicios nacionales que operan desde la CABA; éstos en muchos casos cubren localidades del Conurbano Bonaerense (Morón, Florencia Varela, etc.) en su recorrido a la Costa, compitiendo con líneas provinciales que parten desde tales localidades.

En el caso de servicios en recorridos de muy baja demanda, la apertura a líneas de jurisdicción nacional del tráfico intraprovincial es en cambio muy frecuente. Esto ocurre porque no tiene sentido económico atender con prestaciones por separado los tráficos inter e intraprovincial sobre un mismo trayecto; esto redundaría en frecuencias muy bajas o en niveles de ocupación muy reducidos⁷. En términos de volumen de oferta, se trata de un conjunto reducido de casos.

Por último, como comentario incidental, cabe señalar que en cada Provincia se verifican situaciones particulares, en cuanto a las jurisdicciones provincial y municipal; esta temática tiene relación también con el particular ordenamiento institucional que impera. En algunas Provincias, la jurisdicción sobre el transporte queda reservada a la jurisdicción provincial, y los municipios carecen de injerencia; esto ocurre en Mendoza, San Juan y Catamarca, por ejemplo. En otras, en cambio, los Municipios tienen jurisdicción sobre el transporte propio; esto ocurre en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe.

⁷ Esto ocurre por ejemplo en las líneas S.C. Bariloche-Esquel, S.M.Tucumán-Cafayate y San Juan-Uspallata. En el caso del primero, por ejemplo, especializar un servicio provincial para el par Esquel-El Bolsón significaría quitarle tráfico al servicio interprovincial Esquel-S.C.Bariloche, obligándolo a reducir su frecuencia, con perjuicio para el usuario, o a circular con baja ocupación.

Capítulo 2. Cadena de Valor

El AIP se vincula con el resto de las actividades productivas de una forma mayormente conocida. Aguas arriba, distinguimos entre provisión de bienes y servicios corrientes y la de bienes durables.

Los bienes y servicios corrientes más importantes son los siguientes:

- Combustibles y lubricantes
- Cubiertas
- Repuestos
- Servicios de mantenimiento y reparación
- Servicios de apoyo en ruta (catering, etc.).

Las cubiertas y repuestos son provistos por empresas especializadas. Los combustibles y lubricantes lo son también, aun cuando en algunos casos pueden ser surtidos mediante instalaciones propias (surtidores del producto a granel). Las acciones de mantenimiento, en el caso de mecánica ligera, son realizadas con frecuencia en instalaciones propias; eventuales reparaciones pesadas suelen dirigirse a talleres especializados. Los servicios de apoyo en ruta pueden provenir tanto de divisiones internas de las empresas o encontrarse tercerizados.

En lo referente a equipo durable de producción, se trata de vehículos provistos por terminales automotrices (chasis) y carroceras (carrocería), en instancias separadas.

La operación del AIP demanda obviamente infraestructura. Su provisión es responsabilidad del Estado, quien puede brindarla por sí o por terceros a través de concesiones al sector privado. Un caso donde la concesión del servicio es muy frecuente es en el de las estaciones terminales, por lo general responsabilidad del ámbito municipal o provincial.

En cuanto a los usuarios del AIP, se trata de pasajeros que viajan tanto como usuarios finales como por cuenta de empresas; prevalece el primer caso. Mediando entre empresas y pasajeros, anotamos la existencia de agencias de viaje y de una modalidad que se ha extendido considerablemente: los portales de internet para la venta de pasajes. Así y todo, las encuestas realizadas por la Comisión Nacional de Regulación de Transporte muestran que el grueso de los pasajes son adquiridos todavía en las boleterías de las empresas.

Otro mediador importante es el de las agencias de turismo. Si bien ellas suelen contratar sobre todo servicios chárter, que no forman parte del objeto de interés de este trabajo, pueden también adquirir pasajes de AIP en nombre de sus clientes.

Debe señalarse que algunas empresas de AIP operan también compañías dedicadas al turismo (típicamente, turismo estudiantil). Esta actividad está fuera del ámbito de este

trabajo; pero debe señalarse que se emplea a este efecto parque móvil y personal también habilitados para el servicio público.

Cabe por último mencionar el rol del Estado, en cuanto ente que dicta las normas que rigen el funcionamiento del AIP. La jurisdicción sobre esta actividad recae en el Ministerio de Transporte, creado recientemente. La autoridad durante muchos años fue la Secretaría de Transporte, que dependió del Ministerio de Obras y Servicios Públicos o del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, según el período.

Dentro del Ministerio de Transporte, la gestión de corto plazo recae en la Secretaría de Gestión del Transporte; una función central, sobre la que volveremos más adelante, es el otorgamiento de permisos para el AIP. La Secretaría de Planificación del Transporte tiene a su cargo en cambio las políticas de más largo plazo.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte por su parte es el área que tiene a su cargo el control del cumplimiento de la normativa existente; en este sentido, ocupa el rol tradicional de los entes reguladores, controlando el cumplimiento de los permisos, recibiendo denuncias o quejas de usuarios y sancionando incumplimientos. Pero es también el área que se encuentra más próxima al quehacer diario del sector en lo referente a empresas operadoras, gestionando así lo referido a solicitudes e implementación de los permisos. La Comisión es de hecho la ventanilla de entrada para toda gestión que realizan las empresas operadoras. En este sentido, existe cierto solapamiento entre los roles de implementar normativa y controlar su cumplimiento; esto ha respondido sobre todo a la mayor dotación de recursos humanos y materiales por parte de la Comisión, en cuanto ente descentralizado, frente a las áreas correspondientes a la Administración Central.

Capítulo 3. Evolución histórica 1920-1990⁸

El AIP comienza a desarrollarse en la década de 1920, una vez consolidada la tecnología del motor a combustión interna. En principio, sus prestaciones son básicamente complementarias de las que brinda el ferrocarril, circulando allí donde éste no está presente. A partir de la década siguiente, y sobre todo de los años '40, empieza el desarrollo de una red competitiva con el ferrocarril. Así, en 1935 nace Transportes Automotores Chevallier S.A., empresa que será líder del sector hasta la década de 1990.

La reacción de las empresas ferroviarias entonces privadas pasa por intentar el bloqueo (incluyendo acciones legales contra las nuevas operadoras automotrices), pero también por la creación de empresas operadoras de autotransporte; tal es el caso de la emblemática empresa El Cóndor S.A., fundada por el Ferrocarril Sud.

El crecimiento de la red vial pavimentada a lo largo de 40 años (6.200 km en 1945; 16.000 en 1958; 42.000 km en 1976) va ampliando las posibilidades del AIP. Esto se ve acompañado por una creciente retracción del ferrocarril, que en las décadas de 1960 y 1970 abandona progresivamente los servicios secundarios, concentrando sus tráficos en los troncales. Así, mientras que el AIP incrementa sistemáticamente sus tráficos, el ferrocarril los ve reducirse progresivamente. Aun así, a inicios de la década de 1990 (en vísperas de la virtual desaparición de este modo en el transporte interurbano) la participación del ferrocarril era importante en algunos corredores, centrados en Buenos Aires (prestaciones a Mendoza, Córdoba, Rosario, Mar del Plata, Tucumán).

Las prestaciones del AIP van incrementando su calidad, por la incorporación de mejoras en el parque (por ejemplo, el sanitario a bordo, que comienza a introducirse en los '80), pero también por mayor calidad de la red vial, especialmente en corredores de acceso a la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esto permite, por ejemplo, reducir el tiempo de viaje del trayecto de Buenos Aires a Rosario de 5 horas 20 minutos en 1973 a 4 horas en 1984.

La demanda atendida por el AIP crece sistemáticamente hasta la década de 1980, cuando se estabiliza en el entorno de los 45 millones de pasajeros anuales (de acuerdo a registros de la ex - Secretaría de Transporte).

El servicio se encuentra principalmente a cargo de un conjunto de empresas "históricas", que van absorbiendo a otras por distintos motivos. Esto da lugar a un proceso de gradual

⁸ El contenido de este apartado se ha tomado básicamente de Müller, A. "Una reforma sin desenlace: El caso del autotransporte interurbano de pasajeros." (Documento de Trabajo CESPA nro. 17 - 2010).

concentración, caracterizado por la conformación de diversos grupos empresarios. A fines de los años '80 existían alrededor de 100 operadores (contabilizando cada grupo empresarios como un único operador⁹), con un parque total de cerca de 2.600 unidades. Los seis mayores eran los siguientes:

- Transportes Automotores Chevallier S.A. -Micro Mar S.A.T.
- El Cóndor S.A.T.A. – T.A. La Estrella S.A. – Expreso Buenos Aires S.A.T.A.
- Río de la Plata S.A.T.– Ablo S.A.– Costera Criolla S.A.
- General Urquiza S.R.L.– Sierras de Córdoba S.A.C.I.
- Tata S.R.L. – El Rápido S.A.
- Transportes Automotores Cuyo Soc. Coop.

Estos seis grupos concentraban cerca de 1/3 de la oferta total; además de ellas cabe mencionar otras empresas “históricas” tales como Atahualpa S.A., La Veloz del Norte S.A., El Valle S.A., Expreso Singer S.A., La Internacional S.A. Se trataba de prestadores en general solventes, y que habían mantenido un ritmo razonable de reposición y modernización del parque móvil.

Como veremos más adelante, esta permanencia tiene estrecha relación con el cerrado régimen regulatorio que rigió al AIP. Un régimen que se vio bruscamente modificado en 1992, cuando se instrumentó una reforma regulatoria, con muy profundas consecuencias en la conformación empresaria.

⁹ La cantidad nominal de operadores era de 158 en 1991.

4.1 Marco regulatorio inicial (1937-1992)

El conjunto del transporte automotor, tanto de pasajeros como de cargas, tuvo su primera definición regulatoria “moderna” en 1937, con la sanción de la Ley 12.346; la misma fue extensamente reglamentada por el Decreto 27.911, del año 1939.

Esta Ley, que aún se encuentra vigente para el AIP (no así para el transporte de cargas), fue concebida en el marco de una política que apuntaba a regular el desarrollo del sector en un marco de coordinación con el modo ferroviario. Ella estableció al efecto la creación de una Comisión de Coordinación de Transporte, integrada por siete miembros, entre los que se contaba a funcionarios públicos vinculados a la vialidad, a los ferrocarriles y a los puertos, como así también a dos representantes del sector privado, uno del ferrocarril y otro del automotor. De hecho, inicialmente esta Ley fue identificada como “Ley de Coordinación de Transporte”.

Esta Ley instituye una figura que aún existe hoy día, la del “Permiso” para poder prestar servicios de transporte por automotor. En sus palabras,

“La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas o la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes (Ley 12.346, artículo 2°).

Ya muy tempranamente, el propósito de coordinación se diluye; el Decreto 20.264/44 dictado por el Gobierno *de facto* surgido tras el golpe de estado de 1943, suprime la mencionada Comisión, y asigna sus funciones a la Dirección Nacional de Transporte, creada al efecto. Esto sienta las bases para el mecanismo regulatorio e institucional que regirá al AIP hasta la reforma que se operará en el año 1992.

La regulación estatal comprende en esencia lo siguiente:

- Toda prestación de AIP sobre un itinerario, con un nivel de confort y con una frecuencia determinados debe encontrarse amparada por un Permiso específico. Los Permisos pueden ser emitidos por un plazo máximo de 10 años, debiendo ser renovados a su vencimiento.

- El Permiso comprende la habilitación de un número limitado de vehículos.
- La tarifa cobrada al usuario es fijada por la autoridad en forma taxativa.
- Los prestadores están obligados a atender a todos los usuarios, en igualdad de condiciones y sin ejercer discriminación
- El otorgamiento de Permisos deberá contemplar las necesidades de transporte en el área a atender, y también no afectar a otros prestadores preexistentes, a los que se les brinda prioridad, en tanto “acarreadores establecidos”. No se menciona que el Estado deba tomar alguna iniciativa para identificar prestaciones que juzgue necesarias, para así implementar un proceso de llamado a interesados para el otorgamiento del permiso correspondiente. Tampoco se prevé que se instrumente un proceso competitivo para asignar un Permiso cuando existan varias solicitudes superpuestas¹⁰. En este sentido, el régimen se aparta del concepto tradicional de Concesión de Servicio Público.

Si bien en la letra de la Ley 12.346 cada prestación específica requiere un Permiso, la práctica administrativa pasó a denominar Permiso al *conjunto* de las prestaciones autorizadas. En otras palabras, el Permiso es asociable a la empresa prestadora, y no a una particular línea que ésta opera.

Como dijimos, este marco pautó el desarrollo del AIP desde su creación y reglamentación (1939) hasta 1992. Una característica típica – y que lo diferencia con claridad de algún régimen de concesión de servicio público – es la postura esencialmente pasiva del Estado, al no tener obligación alguna de tomar la iniciativa para el desarrollo de la red. Las solicitudes de Permisos se originan en el universo de los prestadores. La intervención del Estado se limita al otorgamiento o denegatoria.

La normativa estableció que toda solicitud de modificación del Permiso – entendido como el conjunto de prestaciones que cada empresa se encuentra autorizada a brindar – debía ser publicada previamente mediante edictos, a fin de que otros operadores pudieran formular objeciones, fundadas en la preservación de la ecuación económica, en línea con lo establecido por la Ley 12.346. La función más activa del Estado, en la práctica, pasará por el eventual arbitraje de conflictos entre los operadores.

¹⁰ Es interesante reproducir textualmente lo que establece la Ley 12.346 (art. 4°) en lo que se refiere a las condiciones que deben respetarse para el otorgamiento de un Permiso:

“a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar el nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos con los medios disponibles, o las mejoras que puedan introducir en los mismos en materia de horario, aumento de velocidad, rebaja razonable de tarifas, agregación de servicios necesarios o supresión de los inconvenientes;

b) La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte, existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general;

c) La posibilidad de coordinar con los demás medios de transporte en la zona;

d) Otros factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar los permisos solicitados;

e) En todos los casos deberá darse preferencia al transporte que efectúe el servicio continuadamente y en las mejores condiciones de precio y tiempo.”

Con el tiempo, se introdujeron algunas flexibilizaciones. En la década del '60 se permitió la libre prestación de servicios de lujo (denominados Diferenciales Clase A y Diferenciales Clase B) replicando las trazas de los servicios comunes existentes en el Permiso¹¹; las tarifas de estos servicios eran libres, aun cuando se establecían pisos mínimos por sobre la tarifa básica. Hacia fines de los años '70, las tarifas fueron flexibilizadas, permitiéndose su fijación dentro de bandas, del orden de 20%; ello ocurrió cuando se creó una nueva categoría en cuanto a confort, los servicios comunes con aire acondicionado.

Asimismo, se estableció que las frecuencias podían incrementarse en función de variaciones estacionales en la demanda (hasta 20% en la generalidad de los corredores y hasta un 100% en corredores turísticos).

En base a éstas premisas, el sistema creció exclusivamente a partir de las iniciativas de los operadores. Pero además, el ingreso de nuevos operadores fue muy escaso; a esto contribuyó tanto la preferencia otorgada a los operadores existentes, como una activa política por parte de las empresas incumbentes de absorber a aquéllas que enfrentaran dificultades para su continuidad; esto se tradujo – como ya vimos – en la conformación de grupos empresarios. La permanencia nominal de las empresas absorbidas es el reflejo de la rigidez del sistema de Permisos, en cuanto éstos no podían ser transferidos libremente entre empresas¹².

Por otra parte, en varios casos como forma de zanjar en forma coyuntural algún conflicto de intereses entre operadores, era frecuente la concesión de Permisos precarios, revocables en cualquier momento. Por esa vía, hubo casos de entradas de nuevos operadores.

La supervisión efectiva en cuanto al cumplimiento de lo estipulado en el Permiso fue históricamente muy escasa, por falta de recursos, pero también de voluntad; el único instrumento de alguna efectividad fue la habilitación de parque. El control en cuanto a que no se efectuaran prestaciones no contempladas en el Permiso corrió básicamente por cuenta de los operadores restantes, que empleaban al marco regulatorio como un instrumento para limitar la oferta por parte de los competidores, a través de eventuales denuncias por servicios considerados clandestinos. Es bien posible, de todas formas, que las cámaras empresarias fueran un ámbito donde se dirimieran en parte los conflictos de interés entre operadores, sin que llegaran a la instancia de la autoridad otorgante de los Permisos.

Las renovaciones decenales de los Permisos ocurrieron en forma irregular y con fuertes retrasos, por lo que la generalidad de las prestaciones se encontró legalmente en situación de precariedad una buena parte del tiempo. Esto fue quizá reflejo de la renuencia de las autoridades a renovar los Permisos sin trámite licitatorio. Aun cuando la Ley 12.346 nada indica al respecto, el contexto legal era poco propicio para proceder de esta forma, en la medida en que la generalidad de las concesiones de obra y servicios públicos demanda la realización de licitaciones.

¹¹ Así lo estableció la Resolución 169/69 de la Secretaría de Transporte.

¹² De hecho, la absorción de empresas tuvo diferentes traducciones a nivel institucional. En la mayoría de los casos, las empresas absorbidas mantuvieron su identidad (por ejemplo, Micro-Mar, ABLO, Costera Criolla); hubo algunas que dejaron de existir (Expreso Buenos Aires), mientras que otras subsistieron con designación ad-hoc (Estrella-Cóndor, como fusión de dos empresas).

Por último, en muy contadas oportunidades, el Estado procedió a la licitación de nuevas líneas para el otorgamiento de Permisos. En la década de 1980 hubo solamente licitaciones para tres líneas (Buenos Aires – Salta, Buenos Aires – Jujuy y Salta – Mendoza), cuyas trazas no contaban con prestaciones directas hasta entonces.

4.2 La desregulación parcial de 1992 (1992-1998)

En 1992, en el marco de las reformas propiciadas por el Decreto de Necesidad y Urgencia 2284/91 (en particular, por lo establecido en su Art. 117, inc. a), se instituye un nuevo marco regulatorio, que redundaba en lo formal en una desregulación parcial del AIP. Ella es instrumentada mediante el Decreto 958/92 (16/6/1992)¹³.

Este Decreto establece una suerte de régimen mixto, donde coexisten servicios que responden a un marco regulado con prestaciones que escapan al mismo. Debe destacarse que este instrumento se funda en la Ley 12.346 (pese a que como veremos discrepa con su espíritu, cuando no con su letra).

Sintéticamente, se establece el siguiente marco regulatorio:

- Se mantiene el conjunto de servicios pre-existentes, bajo el título de “Servicios Públicos”, con tarifa regulada; se regularizan los Permisos precarios, y se renuevan todos los Permisos por un plazo de 10 años. Los Servicios Públicos continuarán rigiéndose por la normativa establecida por la Ley 12.346.
- Los Permisos se renovarán automáticamente a su vencimiento, si la empresa permissionaria ha cumplido a juicio de la autoridad de aplicación con un desempeño adecuado.
- Todo prestador de “Servicios Públicos” que opere alguna línea de más de 50 km de extensión (excluyéndose de esta forma a operadores urbanos) queda autorizado en forma automática y sin más trámite a prestar libremente otros servicios, denominados “Servicios de Tráfico Libre”, con tarifa libre. Con treinta días de anticipación al inicio de las prestaciones se anunciarán sus características, en cuanto a recorrido, frecuencia y confort.
- Los Servicios de Tráfico Libre deberán ser prestados con continuidad durante nueve meses, a partir de su habilitación; luego podrán ser discontinuados sin restricción alguna.
- Se habilita un mecanismo de ingreso de nuevos operadores, por licitaciones de líneas no existentes (básicamente, a pedido de Provincias). Dado que se trata de trayectos no cubiertos, no existe la posibilidad de objetar su implementación por parte de los

¹³ Este Decreto fue parcialmente modificado por el Decreto 808, también de 1995. Las alteraciones introducidas no cambian el contenido conceptual del Decreto 958/92. Los aspectos más importantes se refieren a la facultad de alterar las frecuencias de los servicios públicos (pueden incrementarse sin límites, y también reducirse, aunque esto implica algunas penalidades).

prestadores de Servicios Públicos. Por otro lado, la autoridad de aplicación podrá otorgar un recorrido a más de un prestador.

Si bien esto no se encuentra estipulado en el Decreto 958/92, las licitaciones que efectivamente se llevaron a cabo excluyeron a las empresas permisionarias pre-existentes, por cuanto ellas ya se encontraban habilitadas, llegado el caso, a prestar el servicio licitado. En otras palabras, las licitaciones se orientaron exclusivamente a la entrada de nuevos operadores.

- Se crea una categoría de prestación de alto confort, denominada Servicio Ejecutivo, siendo las características de los vehículos determinadas por la autoridad de aplicación. Estos servicios podrán ser prestados en iguales condiciones que los Servicios de Tráfico Libre; pero la empresa prestadora no está obligada a contar con un Permiso para la prestación de Servicio Público. Se trata en consecuencia de una prestación totalmente desregulada¹⁴.
- Al efecto de inscribir y habilitar los Servicios Públicos, los servicios de Tráfico Libre y los Servicios Ejecutivos, se crea el Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor.

Debe señalarse que las prestaciones de Tráfico Libre no se incorporan al Permiso, que queda limitado a las líneas de Servicio Público.

Por otra parte, el Decreto 958/92 crea la Comisión Nacional de Transporte Automotor, organismo que es un antecesor directo de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, que subsiste hasta el día de hoy.

Vale destacar que no se establecen límites a la incorporación de parque, mediante compra o alquiler; esta última opción es excluida con posterioridad, mediante el Decreto 808/95, que modificó algunos aspectos del Decreto 958/92. Tampoco se fija algún límite a la introducción de Servicios de Tráfico Libre (por ejemplo, no se estipula que éstos deban guardar cierta relación con el volumen de Servicios Públicos). Como veremos, por esta vía se producirá una importante entrada de nuevos jugadores al sector.

Entendemos que este nuevo régimen es contrario a la filosofía general de la Ley 12.346, que como vimos tiene un carácter fuertemente regulacionista, aun situando al Estado en una posición esencialmente pasiva o reactiva, antes que proactiva. Es dudoso incluso su apego a la letra de dicha Ley, en la medida en que los Servicios de Tráfico Libre y los Servicios Ejecutivos pueden prestarse sin contar con un Permiso. Sin embargo, por razones que desconocemos, no existió interés en reformar el marco legal del AIP (algo que sí ocurrió con el transporte automotor de cargas, que contó con un nuevo marco regulatorio a partir de la sanción en 1996 de la Ley 24653, por lo que cesó la vigencia de la Ley 12346 en lo referido a este segmento del transporte).

Puede interpretarse que el Decreto de Necesidad y Urgencia 2284/91, al identificar al AIP como objeto de las políticas de desregulación, cubre en lo legal el incumplimiento con la Ley

¹⁴ En rigor, la categoría de “Servicio Ejecutivo”, con idénticas condiciones en cuanto a libre operación, había sido instituida poco antes del Decreto 958/92; éste no hace sino ratificarla.

12.346; pero parece claro que habría sido más correcto derogar esta Ley, en la medida en que su orientación claramente colisiona con el Decreto 2284/91 y consiguientemente con el Decreto 958/92¹⁵.

Este régimen permaneció en vigencia durante menos de 6 años.

4.3 Transición (1998-2009)

La Resolución ST 307/1998 interrumpió el régimen creado por el Decreto 958/92. Por ella, se tomó una medida administrativa: la suspensión de la inscripción de servicios en el Registro creado por el Decreto mencionado. Esta situación se prolongó once años.

Esta medida se funda en dos órdenes diferentes de razones, consignadas en los considerandos:

- Se indica que se requieren adoptar pasos administrativos para crear un Registro unificado de prestaciones del autotransporte, tanto de pasajeros como de cargas.
- Se sostiene asimismo “que la experiencia recogida desde la vigencia de los Decretos Nos. 958/92 y 656/94 [referido a autotransporte urbano] aconseja revisar los requisitos exigidos a las modalidades de tráfico libre [y] ejecutivos, (...), a efectos de impedir la violación de cada una de las modalidades por parte de los operadores, objetivo establecido en el Artículo 88 del Decreto N° 253 de fecha 3 de agosto de 1995¹⁶.”

Las razones invocadas no resultan exhaustivas. Por un lado, no parece haber dificultades en continuar con la incorporación de nuevos servicios, mientras se procede a la unificación del Registro; sólo una suspensión muy breve (menor seguramente a un año) podría justificarse. Por otro lado, la alusión a los incumplimientos por parte de los prestadores es muy genérica, y no brinda un fundamento para la suspensión de las inscripciones.

Se encomienda por otro lado a la entonces Subsecretaría de Transporte Terrestre “el estudio de los requisitos de cada una de las modalidades de servicios aprobados por los Decretos Nos. 958/92 y 656/94, así como propiciar las medidas necesarias a efectos de garantizar en el sistema una sana competencia, de forma de impedir la violación de cada una de dichas modalidades” (Artículo 4°).

Como veremos, una motivación de fondo parece residir en los resultados producidos por la reforma de 1992, en particular por la importante sobre-oferta de servicios a la que dio lugar, tópico al que se hace referencia más adelante. Es de suponer que la mención de la “sana competencia” alude a este punto.

Esto se ve reafirmado por la Resolución ST 400/1999. Sintéticamente, ella establece lo siguiente:

¹³ Por otro lado, será la Ley 12.346 – y no precisamente el Decreto 958/92 – lo que dará bases para las posteriores reformas al régimen regulatorio del AIP.

¹⁶ Este Decreto hace referencia al régimen de sanciones por incumplimientos por parte de las empresas de autotransporte.

- Se reglamentan los “acuerdos de gerenciamiento”, por los cuales una empresa puede tomar a su cargo la administración de otro prestador, presumiblemente en dificultades. Quizá el punto más importante es que el gerenciadore “deberá en forma expresa constituirse a partir de la fecha de inicio del gerenciamiento, y para las obligaciones emergentes de la misma, en coobligado solidario, liso y llano” (Artículo 5°), frente a las autoridades. Estamos en realidad frente a un mecanismo que permite una variante de fusión empresarial. Debe señalarse que la normativa sectorial no establece que estas operaciones de fusión deban ser declaradas ante la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia
- Se posibilita la “fusión operativa”, lo que posibilita que dos o más empresas puedan consolidar las trazas de dos o más servicios públicos o de tráfico libre, de modo tal de obtener un recorrido unificado sobre uno de ellos, a efectos de corregir eventuales situaciones de sobreoferta. Estos acuerdos pueden involucrar líneas que se encuentren superpuestas en más de un 50% (esto es, no deben ser líneas estrictamente coincidentes en su traza).

Ya en 2002, el Decreto de Necesidad y Urgencia 2407 profundiza la suspensión del régimen implementado en 1992, a la vez que introduce algunas innovaciones (más fundadas en la Ley 12346 que en el Decreto 958/92).

El Decreto cubre esencialmente dos temas. Por un lado, propone instancias de reestructuración de la oferta; por el otro, modifica las categorías de servicio vigentes. Por lo demás, mantiene el congelamiento del Registro Nacional de Transporte de Pasajeros por Automotor, por lo que no se reimplanta lo esencial de la (des)regulación implementada por el Decreto 958/92. Más aun, en sus considerandos menciona tanto la situación económica general del país (recordemos que el Decreto 2407 se sanciona en 2002) como la situación de sobreoferta que se atribuye a la “competencia desleal” ocasionada por el Decreto 958/92, en lo que es la primera referencia crítica formal al mismo. Sin embargo, no deroga ni sustituye este Decreto, sino que mantiene la situación de congelamiento, esta vez sobre la base de la situación de emergencia económica general.

En lo que es de interés para este trabajo, el Decreto 2407/02 estipula lo siguiente:

- Se crea un Régimen Transitorio de Frecuencias, que busca disminuir las frecuencias de los servicios, de manera consensuada entre los operadores, o por la propia autoridad regulatoria. Esto se aplica al caso de que exista sobreoferta en servicios prestados en horarios próximos.
- Se autoriza consolidar servicios en forma “spot”, si existe capacidad ociosa, en el caso de prestaciones que se realicen con diferencias horarias de hasta una hora (recorridos de hasta 700 km) o de hasta dos horas (recorridos de más de 700 km). En caso de producirse la consolidación, los pasajeros del servicio discontinuado serán transferidos al servicio que se mantiene.
- Se recategorizan los servicios en cuanto a confort, dando lugar así a las categorías que hemos presentado en el primer capítulo de este trabajo; tales categorías son asociadas a determinados niveles de tarifas relativas (Anexo II del Decreto).

- Se suprime la renovación automática de los permisos de servicios públicos, instituida por el Decreto 958/92.
- Se establece el compromiso de licitar los permisos referidos a líneas otorgadas a título precario.

Debe señalarse que la Resolución 400/99 no es derogada por este Decreto.

En definitiva, en este período se implementan medidas de ajuste y transición, pero sin definiciones de fondo en cuanto al régimen regulatorio. De hecho, el régimen creado por el Decreto 958/92 no es derogado, manteniéndose sin embargo la suspensión de su vigencia plena. Pero la implementación de acuerdos voluntarios de reajuste de oferta, en un marco de congelamiento a la entrada, implica una reforma *de facto* de dicho régimen, por cuanto sustituye mecanismos competitivos descentralizados por acuerdos de oferta.

Si bien puede ser atribuible en parte a la profunda crisis económica de 2001/2, no deja de sorprender la prolongada vigencia de este escenario ambiguo, que de hecho permanece en esencia hoy día, más allá de una innovación en el marco tarifario a la que hacemos referencia en el próximo apartado, ya que el referido Decreto 2407/02 continúa en pie. Esto es una indicación clara de labilidad institucional. Paradójicamente, como veremos, este período transicional fue el de comportamiento más virtuoso en términos económicos, desde la reforma de 1992.

4.4 Un nuevo marco tarifario (desde 2009)

En el año 2009, la Ex - Secretaría de Transporte dicta la Resolución ST 257/2009. Como puede esperarse de una norma de esta jerarquía, ella no pretende introducir alteraciones de fondo al marco dictado por el Decreto 2407/02, sino que se referencia en éste.

El alcance de esta Resolución es sin embargo suficiente como para considerar que abre una nueva etapa en la historia regulatoria del AIP. Ella establece una forma novedosa de ajustar los niveles tarifarios, en un marco doctrinario que podríamos considerar híbrido.

El régimen instituido por el Decreto 2407/02 es como vimos de emergencia, por más que su vigencia se prolongue bastante más allá de lo que esta calificación podría sugerir. Como tal, mantiene el congelamiento del Registro y suspende licitaciones de líneas. En este contexto, se requiere que la fijación de tarifas esté a cargo del Estado.

La Resolución 257/2009 avanza en esta línea, pero en lugar de determinar las tarifas a través de algún mecanismo “clásico” (como sería por ejemplo, mediante la utilización del método regulatorio por tasa de retorno), adopta el mecanismo siguiente:

- Regirá una base tarifaria para cada categoría de servicio, la que será calculada en base a los coeficientes que surgen del Anexo II del Decreto 2407/2.
- Esta base determina una banda que, luego de una reciente modificación (Resolución 495/2016) tiene un 20% como límite superior y un 5% como límite inferior.

- Se realiza trimestralmente una revisión de la base tarifaria, adoptando como referencia la categoría de mayor frecuencia. Esta revisión pasará por evaluar las tarifas efectivamente cobradas en corredores considerados “competitivos”, que desde ya son comprendidos por el reajuste tarifario practicado.
- Los corredores a considerar serán los que cumplan con las condiciones siguientes:
 - Corredor troncal: atiende centros urbanos de más de 150,000 habitantes.
 - Distancia de transporte: similar a la distancia media de todo el sistema.
 - De «plena competencia»: ningún grupo operador posee más del 35% de la oferta¹⁷.
 - Estacionalidad: similar a la del promedio del sistema
- Cuando la tarifa media practicada supere en 5% a la base tarifaria establecida, se produce un ajuste ascendente de la base tarifaria.

Se detalla en recuadro el cálculo que estipula esta Resolución, para mayor abundamiento.

Debe subrayarse que este régimen se instaure en un marco donde no existe libre entrada de operadores. Como veremos, a partir de entonces las tarifas muestran un considerable incremento en términos reales.

¹⁷ Por “grupo operador” se considerará un conglomerado de empresas operadoras, todas ellas propiedad de un mismo grupo controlante, más allá de las identificaciones formales de las empresas. Esto es, dos empresas con distinta razón social podrán pertenecer a un mismo grupo operador.

Resolución 257/2009 – Implementación de ajustes tarifarios

La Base Tarifaria de Aplicación se calcula en función de la Tarifa Media por km correspondiente al servicio con mayor participación en el par origen-destino en cuestión, multiplicada por un factor de estacionalidad.

La banda tarifaria es calculada como:

- Tarifa máxima: $T_{max_i} = [BTA (1 + D_i)] * d * F_{max} + AA$
- Tarifa mínima: $T_{min_i} = [BTA (1 + D_i)] * d * F_{mín} + AA$

siendo

- BTA = Base Tarifaria de Aplicación
- D_i = Diferencia porcentual entre los adicionales establecidos para la categoría i y la categoría base adoptada.
- d = Distancia en kilómetros entre las localidades entre las que se desplaza el usuario, será la estrictamente necesaria para el traslado del usuario desde el origen de su viaje hasta el destino del mismo, sin considerar los ingresos y egresos a las localidades intermedias del recorrido.
- F_{max} = Factor de variación correspondiente a la tarifa máxima = 1,20 (*Factor fijado por la Resolución 495/2016*)
- $F_{mín}$ = Factor máximo de variación correspondiente a la tarifa mínima $< o = 0,95$ " (*Factor fijado por la Resolución 495/2016*)
- AA = Adicionales autorizados que afectan a las tarifas a través de un valor fijo por pasaje representativo de servicios adicionales y/o costos relacionados a prestaciones específicas.

En lo institucional, la Resolución 257/2009 fue modificada en dos oportunidades; por ellas se retiró de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte el cálculo de la Base Tarifaria, siendo transferida a la órbita del actual Ministerio de Transporte. Asimismo, se introdujeron factores de estacionalidad, y se modificaron los factores de variación. La banda tarifaria en torno a la BTA pasa a quedar definida así en 20% como límite superior y -5% como límite inferior.

4.5 La regulación del AIP en otros países: una mención breve

No resulta sencillo compendiar el panorama internacional en lo que atañe a la regulación del AIP. Ello se debe a que en general es un subsector del transporte muy poco tratado en el plano académico. Por ejemplo, en libros de texto como Button¹⁸ y McCarthy¹⁹ no hay mención alguna de esta actividad, cuando se trata la temática regulatoria.

Un relevamiento expeditivo de la situación en Gran Bretaña y Estados Unidos indica que prevalecen marcos desregulados. En Estados Unidos, el sector se desarrolló históricamente de la mano de empresas privadas bajo un régimen regulado, entre las que sobresalía la clásica Greyhound, que derivó tráficos desde el modo ferroviario. En 1982 se procedió a la desregulación²⁰. Hoy en día un conjunto amplio de empresas de porte diverso cubre las prestaciones, existiendo incluso casos de baja formalidad; Greyhound sigue existiendo, pero es propiedad de un grupo inversor británico. Las tarifas cobradas son relativamente bajas, no existiendo prestaciones de alto nivel de confort.

En Gran Bretaña, hasta la década de 1980 el servicio de AIP se encontraba monopolizado por la empresa National Express, subsidiaria de la estatal National Bus Company, empresa que explotaba la totalidad de servicios de autotransporte de pasajeros. Las reformas de ese período llevaron a la separación y posterior privatización de National Express. Se formó una empresa privada de gran porte, que incorporó operaciones en líneas ferroviarias y en transporte automotor en varios países. Simultáneamente, se desarrollaron otros operadores; pero la importancia de National Express se ha mantenido. Al contrario de Estados Unidos, el ferrocarril de pasajeros en Gran Bretaña conserva una presencia central, por lo que el AIP tiende a ocupar un rol subalterno, pese a que sus tarifas son bastante menores a las ferroviarias y el servicio prestado es de buena calidad.

En Canadá impera un régimen regulado, aun cuando la desregulación se encuentra en discusión.

En países de Europa, las disposiciones liberalizadoras de la Unión Europea llevan a la libre prestación de servicios internacionales de autotransporte, lo que puede colisionar con normativas nacionales (Francia es mencionada como un caso de legislación restrictiva, no así Alemania). Una serie de documentos de OECD resume las principales características ²¹ del sector de transporte automotor de pasajeros de larga distancia. El elemento distintivo en la mayoría de los casos es la competencia intermodal, ya sea con el modo ferroviario como con el modo aéreo. En la mayoría de los esquemas evaluados impera la iniciativa privada sujeta a la autorización gubernamental, no obstante difieren en el tipo de requisitos formales

¹⁸ Button, K. - Transport Economics, 3ra edición. Cheltenham, RR.UU - 2010

¹⁹ McCarthy, P. - Transportation Economics - Theory and Practice - Blackwell Publishers - 2001

²⁰ Ver Pinkston, E. - The Rise and Fall of Bus Regulation - <https://object.cato.org/sites/cato.org/files/serials/files/regulation/1984/12/v8n5-7.pdf>

²¹ Véase por ejemplo Long-Distance Bus Services in Europe: Concessions or Free Market? Discussion paper No. 2009-21. OECD/ITF, 2009

impuestos sobre los requirentes, como por ejemplo que no compita con servicios existentes tanto por carretera como ferroviario.

En América Latina, encontramos en Brasil y Chile dos modelos opuestos.

En Brasil el sector se desarrolló históricamente en un ámbito regulado, del todo similar al que hubo en Argentina hasta 1992. Mostró un dinamismo importante, en razón también de las insuficiencias de la red ferroviaria. La configuración empresaria muestra permanencia de empresas de larga data (V. Cometa, V. Itapemirim), aun cuando ha habido adquisición de empresas tradicionales por nuevos grupos de inversores. Las tarifas actuales son muy estables, y guardan más relación con la capacidad del vehículo, en comparación con el caso argentino (como veremos más adelante). El nivel tarifario es similar al de nuestro país.

En Chile, de la mano de las reformas producidas a partir de la década de 1970, el AIP fue desregulado, por lo que opera sin restricciones en cuanto a oferta y tarifas. La oferta se encuentra concentrada en relativamente pocas empresas (Tur-Bus, Tas-Choapa). Las tarifas son marcadamente flexibles, verificándose una intensa práctica de “yield management”, análoga a la que encontramos en el transporte aéreo. Dada la variabilidad de las tarifas, es muy difícil realizar una comparación con otros países; pero una primera aproximación sugiere valores algo menores a los de la Argentina.

Capítulo 5. Evolución 1992-2015

En base a la periodización adoptada para la temática regulatoria, puede reseñarse la evolución de algunos indicadores agregados entre 1992 y 2015. Estos períodos son los siguientes:

- I. Desregulación parcial (1992-1998)
- II. Transición (1998-2009)
- III. Nuevo marco tarifario (2009-2015)

Los gráficos siguientes ilustran el comportamiento observado de los pasajeros transportados, el volumen de oferta y el nivel de ocupación.

Antes de ingresar en el análisis de estas cifras, es oportuna una advertencia, referida a los procedimientos y la confiabilidad de las cifras presentadas.

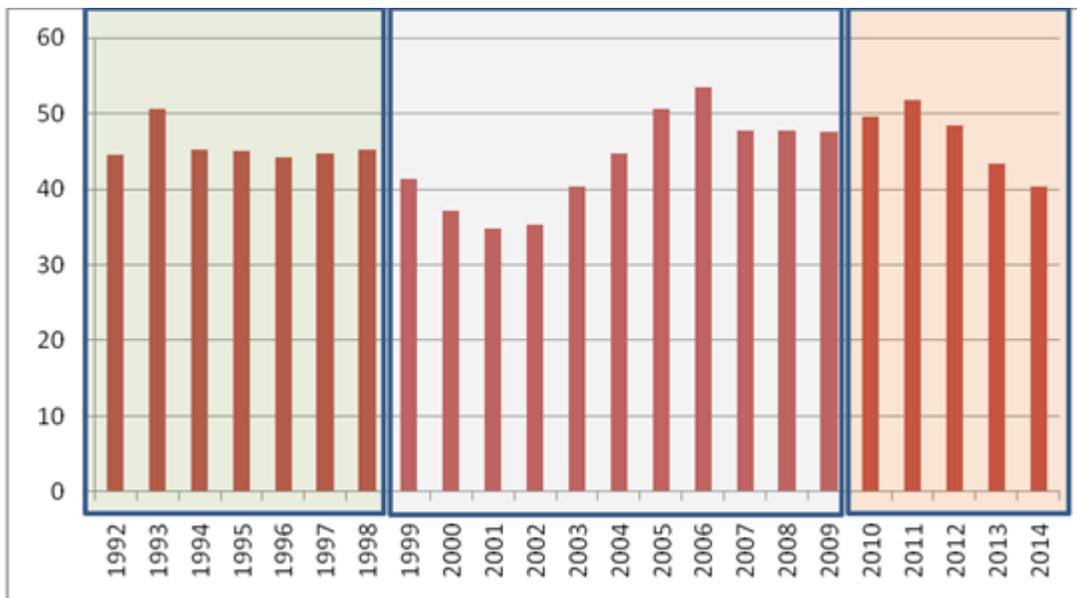
El AIP tiene una larga tradición en la presentación ante la autoridad regulatoria de información referida a los servicios prestados y a los pasajeros transportados; éstos últimos son detallados en amplios cuadros origen-destino, por localidad.

Esta información es procesada y controlada en forma muy sumaria. Se compilan algunos datos básicos, y se estiman algunos indicadores (por ejemplo, la distancia media de transporte); pero no se realizan procesamientos y controles en profundidad. No existen elementos suficientes como para asegurar de que se trata de información confiable, más allá de que puede considerársela como una aproximación razonable

Por otro lado, hasta el año 2010, la Ex - Secretaría de Transporte no discriminaba, en el proceso de agregación, el caso de servicios urbanos en el interior de país, de carácter interprovincial (algo a lo que ya se hizo referencia en el primer capítulo). Las estadísticas agregadas en consecuencia incluyen datos sobre esta actividad, lo que es particularmente distorsivo en lo referido a la cantidad de pasajeros transportados (no así de los pasajeros-km, obviamente, por tratarse de tráfico de muy corta distancia). Para la elaboración de los datos reflejados en los gráficos, se ha sustraído convencionalmente una estimación de los datos referidos a los tráficos urbanos mencionados.

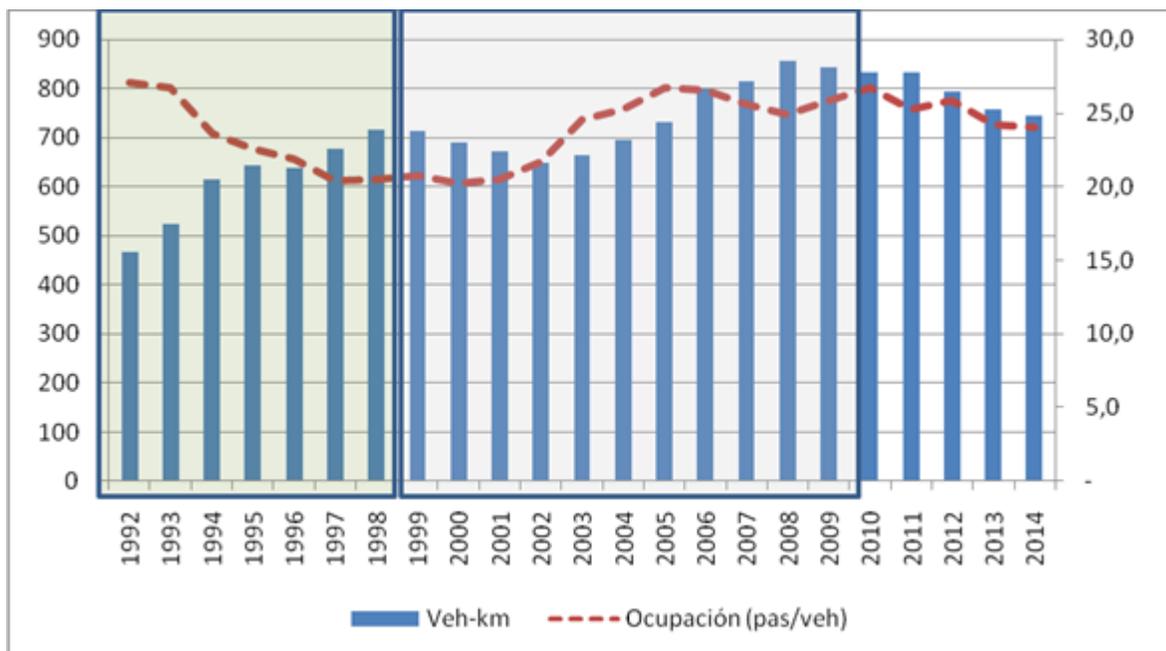
Los gráficos siguientes indican la evolución de pasajeros transportados y de la oferta de servicios y nivel de ocupación.

Gráfico 1 – Evolución de pasajeros transportados por período– 1992-2015 (millones)



Fuente: elaboración propia en base a series de la CNRT.

Gráfico 2 – Evolución de oferta y ocupación por período– 1992-2015 (veh-km – Pas/veh)



Fuente: elaboración propia en base a series de la CNRT.

En cada período se observan patrones diferenciados de comportamiento.

- Entre 1992 y 1998, durante la vigencia del Decreto 958/92, la demanda se muestra estancada (con un pico poco explicable en 1993, quizá producto de alguna distorsión en los datos), mientras que la oferta crece cerca de 50%. La ocupación en consecuencia cae de 26 a 20 pasajeros/coche²², para una capacidad que en promedio puede estimarse en 46 asientos/coche (los coches semi-cama cuentan con 52 asientos, y los coches cama con 40 asientos, en términos aproximados).
- En el período de transición (1998-2009), la demanda se expande luego de un esperable derrumbe en los años 2001 y 2002, alcanzando valores algo más elevados que en la década anterior. El reajuste de la oferta permite recuperar los niveles de ocupación (crecimiento de 25%), que al final de este período se situaron en el nivel de 1992, al comienzo de la desregulación.
- Finalmente, entre 2009 y la actualidad se produce una fuerte caída tanto en el volumen de oferta como en el tráfico, dando lugar a una moderada caída en los niveles de ocupación (-7%).

La reforma de 1992 se tradujo en conclusión en un fuerte aumento de oferta y caída en la ocupación; esto se vio acompañado por una considerable reducción de tarifas, aun cuando no existen registros precisos al respecto. Esta trayectoria se revierte en el período siguiente, evidentemente como consecuencia de las medidas de ajuste de la oferta propiciadas por la normativa, como hemos visto. Luego de la reforma tarifaria de 2009 se produjo una importante caída de la demanda, algo que como veremos puede ser atribuible a un considerable incremento tarifario.

En una visión de largo plazo, parece claro que la demanda dirigida al AIP muestra una tendencia al estancamiento²³, aun cuando las fluctuaciones que se observan indican que existen factores que tienen alguna incidencia en los volúmenes de tráfico²⁴. Esta constatación tiene interés a fines de evaluar los marcos regulatorios, por cuanto el desempeño no será igual si la actividad enfrenta una demanda creciente o estancada. Por lo general, en los casos donde la demanda es creciente (energía eléctrica, telecomunicaciones) el desempeño tiende a ser mejor que en aquéllos donde la demanda es más estable (agua y saneamiento básico).

²² El referido trabajo de Müller (2010) presenta una caracterización más en detalle de lo ocurrido a partir de la reforma de 1992, en términos de la configuración de la red. Al momento del cierre del Registro cerca del 50% de la oferta correspondía a Servicios de Tráfico Libre.

²³ Una regresión lineal entre el tráfico y el tiempo no arroja relación significativa alguna entre ambas variables.

²⁴ El coeficiente de variación del tráfico (desvío estándar / promedio) es de 11%. Si se retiran de la muestra los valores para 2001 y 2002, a fin de sustraer el efecto de la gran recesión producida, el valor de este coeficiente se reduce a 9%.

Capítulo 6. Elementos para la definición de mercado relevante

La definición de mercado relevante del producto en mercados de transporte abarca lo que se denomina habitualmente par “Origen-Destino”. Esta definición puede adaptarse según el caso para incluir diferentes variantes y para eliminar ciertas alternativas que a priori podrían pensarse dentro del mismo mercado.

En primer lugar, dadas las características de la prestación, las definiciones de transporte “regular”, con un origen, destino, itinerario y frecuencia conocidos, deben diferenciarse de los servicios tipo chárter definidos con anterioridad.

Asimismo, la ruta conformada por el punto de origen y el punto de destino admite variantes que pueden conducir a una definición más restrictiva o más amplia del mercado. En este sentido se pueden considerar las siguientes posibilidades:

- a) La incorporación de alternativas dentro del mismo modo de transporte que conecten el par OD incorporando destinos y combinaciones intermedias.
- b) La existencia de medios de transporte alternativos.
- c) La competencia entre distintos puntos dentro del área que circunda al punto de origen o de destino para convertirse en origen o destino alternativo, respectivamente. Esto es relevante por ejemplo cuando hay dos terminales cercanas (aeropuertos, terminales de ómnibus, estación de tren, etc.) que pueden actuar alternativamente como origen o destino.
- d) La existencia de distintas categorías de servicio.

En el caso del transporte en micro de larga distancia se observa que los transportistas brindan en general conexiones con paradas intermedias para el ascenso y descenso de los pasajeros, sin la realización de trasbordos. Por tal motivo, la distinción entre viajes directos e indirectos en este contexto pierde entonces relevancia.

Aun cuando pudieran existir servicios que vinculen únicamente el origen y destino, se observa que la práctica usual incluye paradas intermedias, siendo el primer caso menos relevante.

Por otra parte, un elemento destacable en lo que hace a este punto es el rol de las empresas de venta de pasajes, las que a diferencia de lo que sucede en el caso del transporte aéreo, no arrojan como resultado de las búsquedas de los usuarios combinaciones de tramos de distintas compañías cuando la totalidad de la ruta OD está servida por la misma empresa.

Las características del servicio admiten también que el mismo pueda ser prestado siguiendo distintas rutas, lo que junto con la cantidad de paradas afectará los tiempos de viaje. Sin embargo, el tiempo demandado por el recorrido no parece ser un elemento utilizado para diferenciarse por parte de las empresas, puesto que no es una variable vinculada al precio y no se observa diferenciación de precios en función de ella.

En relación a la competencia intermodal, esta posibilidad está limitada por la extensión de las distintas redes de transporte. La red de transporte aéreo presenta una limitada variedad de conexiones que no estén concentradas en la ciudad de Buenos Aires, al tiempo que en pocos casos las conexiones, incluso partiendo desde Buenos Aires, alcanzan localidades fuera de la capital de provincia. En la mayoría de los casos, el AIP se caracteriza por la inexistencia de otro medio de transporte público que conecte el mismo para OD, lo que implica que en esas situaciones no sea factible identificar sustitución intermodal potencial ni efectiva.

En este sentido, el AIP puede examinarse básicamente como un sector “estanco”, en cuanto las posibilidades de sustitución por otros modos son marginales.

Esta conclusión debe relativizarse en vinculaciones con presencia del transporte aéreo, en particular sobre distancias que se aproximen al intervalo entre 600 y 1200 km.

En el intervalo de distancia referido se puede constatar la existencia de una mayor oferta del transporte aéreo, medida en términos de asientos/día, en comparación con el AIP, lo que sumado a una mayor proximidad en las tarifas de ambos modos comparativamente con otras distancias, refuerza la necesidad de considerar las posibilidades de sustitución entre el AIP y el transporte aéreo en esos casos.

Comparada con el grado de cobertura geográfica que alcanza el AIP, cuya red brinda conectividad a la mayoría de las zonas pobladas del país, aunque en condiciones variables, la red ferroviaria actual no se encuentra en condiciones de prestar una alternativa comparable. La concentración de la población en torno a la CABA opera también como una barrera para la extensión de estas modalidades de transporte.

El uso del automóvil particular podría resultar un sustituto en condiciones muy puntuales, por ejemplo, para viajes de más de una persona en grupo, para que el costo medio del viaje resulte comparable el precio del pasaje de micro; para un nivel socioeconómico dado, con acceso a este tipo de movilidad; para recorridos que no superen las horas de manejo recomendables por día. En la mayoría de los casos, por el contrario, el automóvil particular no resultará un sustituto efectivo.

Un elemento acerca del cual se discute habitualmente en el caso de la definición de los mercados de transporte aéreo es la existencia de los denominados “pasajeros sensibles al tiempo”. Se entiende por tales a aquellos pasajeros que requieren mayor flexibilidad en términos de las restricciones de los billetes aéreos y que para un mismo trayecto estarían dispuestos a pagar más por dicha flexibilidad. En el caso del AIP no se observan la oferta de pasajes con condiciones especiales de cambio y cancelación, así como tampoco la existencia de diferenciales de precios relacionados con la antelación con la que se adquiere el pasaje,

motivo por el cual la “sensibilidad al tiempo” entendida de esta manera no debería considerarse un factor relevante.

Finalmente, allí donde existan puntos de ascenso/descenso alternativos dentro de una misma localidad debiera entenderse que todos ellos integran el mismo origen o destino según el caso, y que, por el contrario, en general distintas localidades no debieran considerarse como sustitutos en lo que hace a la captación de tráfico.

Para el caso del transporte aéreo, la CNDC ha considerado que, sobre la base de la información disponible en el caso particular, podía considerarse como punto de referencia a efectos de considerar que un aeropuerto principal podía sustituirse por un aeropuerto secundario que el segundo se encontrara a una distancia de 1 hora en automóvil o de 100 km del punto de destino. Se consideró entonces que, de modo general y sin perjuicio de analizar las circunstancias concretas de cada aeropuerto, dichos aeropuertos formaban parte de la misma área de captación.

En lo que respecta a la consideración de las distintas categorías de servicio del AIP, en tanto no exista una diferencia de precios significativa entre las mismas, debieran en general ser consideradas como formando parte del mismo mercado relevante. A partir del relevamiento de precios realizado para el presente trabajo y que se expondrá más adelante, se ha identificado que la diferencia entre los precios de la categoría semicama y cama es en promedio cercana al 13%. Por su parte, la categoría suite es poco representativa dentro del total de la oferta y a su vez la diferencia de precio observada entre ésta y la categoría cama es similar a la diferencia anterior.

Se recomienda por lo tanto considerar cada par OD destino como un mercado relevante en sí mismo. Para aquellos casos en los que se identifique en la práctica alguna alternativa, analizar la posibilidad de sustitución intermodal, lo que será particularmente relevante en distancias largas cubiertas de manera directa por el transporte aéreo (el ya mencionado intervalo de distancia entre 600 y 1200 km.).

En lo que hace a la dimensión geográfica del mercado relevante, dado que un par origen - destino específico define el mercado relevante, la definición del producto es inseparable de la dimensión espacial.

El análisis desarrollado hasta aquí debe necesariamente complementarse con consideraciones que hacen a la sustitución por el lado de la oferta, lo que implica sopesar la capacidad de oferentes potenciales de ingresar a un mercado de manera rápida y efectiva.

En este punto es fundamental la evaluación que se realice acerca de las barreras a la entrada. En el caso del AIP deben evaluarse como posibles barreras a la entrada el nivel de inversión requerido, la existencia de economías de escala y las posibles barreras regulatorias.

Respecto del nivel de las inversiones requeridas, no parecen existir restricciones de financiamiento importantes. Por otra parte, en términos generales los activos requeridos para la prestación del servicio son de relativamente baja especificidad, lo que en definitiva implica que la actividad no genera un nivel importante de costos hundidos.

No existe asimismo evidencia de economías de escala de importancia, en términos del tamaño de parque requerido; el costo de prestación del servicio es mayormente proporcional a la cantidad de unidades móviles utilizadas.

Tampoco se observa evidencia de que sea necesario que las empresas se encuentren integradas vertical u horizontalmente con otros mercados relacionados para que su acceso a un mercado particular de AIP sea rápido y efectivo.

A partir del análisis de la regulación y la evolución histórica del sector realizado en capítulos anteriores es evidente que la principal barrera a la entrada existente es del tipo regulatorio. En este sentido, dado que los Permisos refieren a trayectos y recorridos específicos no es posible que un oferente en otro mercado de origen-destino modifique su recorrido para captar un origen o destino para el cual no está autorizado. El marco regulatorio establecido por la Ley 12.346 obedece probablemente a razones históricas (regular la competencia entre automotor y ferrocarril, un tema vigente en oportunidad de la sanción de esta Ley) más que a motivaciones económicas usuales.

Finalmente, existen elementos relacionados con la sustitución por el lado de la oferta que apoyan la consideración de las distintas categorías de servicio como formando parte del mismo mercado relevante del producto. En efecto, las modificaciones que un oferente de una categoría de servicio en particular debería realizar para comenzar a prestar servicios de otra categoría no tomarían un tiempo considerable ni implicarían un nivel de inversiones como para constituir una barrera a la entrada significativa.

Capítulo 7. Configuración empresarial

La prestación del AIP se encuentra a cargo de un total de 119 empresas operadoras, que operan un parque de 4.144 vehículos, según datos de la CNRT.

79 de estas empresas, aun constituyéndose como personas jurídicas formalmente independientes, pertenecen a 15 grupos empresarios. La conformación de estos grupos no siempre está formalizada ante las autoridades del Ministerio de Transporte. La Información correspondiente a este tópico fue suministrada al equipo que redactó este informe por personal del Ministerio de Transporte, en base al conocimiento en parte informal del sector, ante el requerimiento formulado por la CNDC. No se han indicado los criterios que llevan a la identificación de estos conglomerados; al parecer, la hipótesis prevaleciente es que se trata de meros *take-overs*. Los análisis que se desarrollan de aquí en más adoptan la conformación empresarial que emerge de esta fuente, a pesar de cierta precariedad de la misma, a falta de datos más robustos.

Se trata de un sector íntegramente formado por empresas de capital local; no existen operadores propiedad de no residentes.

La concentración empresarial puede ser fácilmente aquilatada a partir de la información acerca del parque registrado. El cuadro siguiente detalla la participación de los principales grupos empresarios; en el Anexo 1, se presenta el detalle de las empresas del sector, incluyendo el grupo de pertenencia, siempre según la información brindada por la Autoridad competente.

Tabla 1–Parque Automotor de los principales grupos operadores

Grupo	Parque	%
Flechabus	1.636	39%
Plusmar	378	9%
Andesmar	363	9%
Vía	351	8%
Crucero	178	4%
Plaza	177	4%
Cata	85	2%
Subtotal	3.168	76%
<i>Resto de operadores</i>	<i>976</i>	<i>24%</i>
Total	4.144	

Más del 75% del parque es propiedad de siete grupos operadores; cerca del 40% de hecho pertenece al primer operador. Como se mencionó, esta configuración es un resultado de la reforma regulatoria de 1992, que implicó una notable renovación empresaria, al tiempo que elevó los niveles de concentración. Es un hecho notable que el único grupo empresario de talla, entre los siete mencionados que pre-existió a la reforma indicada es Andesmar; todos los demás no estaban dentro del AIP (Plusmar, Vía, Plaza) al inicio de la reforma o tenían una dimensión poco relevante (Flechabus, Crucero, Cata). Entre éstos, el caso más destacable es el de Flechabus, empresa que operaba un único servicio de alcance local (Concordia – Salto-R.O.Uruguay), y que tuvo un crecimiento formidable, reflejo sin duda de la entrada de nuevos inversores.

Como veremos más adelante (Cap. 9), esta concentración se verá reflejada a nivel de pares origen-destino individuales

Capítulo 8. Tarificación: características - evolución

8.1 Criterios de tarificación

Tal como se explicó en el Capítulo 4 referido a la regulación del sector, las tarifas actualmente son fijadas por la autoridad nacional. Ellas se definen, para cada categoría de servicio, como un múltiplo en relación a una base tarifaria que ésta determina. Sobre este valor por categoría de servicio, pueden practicarse libremente recargos de hasta un 20%²⁵ y descuentos de hasta un 5%. La normativa es taxativa en considerar como “predatorio” cualquier descuento mayor.

El Decreto 2407/02 establece en su Anexo II las tarifas relativas para cada categoría de servicio. Ellas son presentadas en el cuadro siguiente.

Tabla 2– Tarifas relativas según categoría de servicio (base: servicio común=1)

Categoría	Mínimo	Máximo	Promedio
Común	1	1	1
Común con aire	1,2	1,2	1,2
Semi-cama	1,2	1,4	1,3
Cama-Ejecutivo	1,4	1,6	1,5
Cama Suite	1,6	1,8	1,7

Fuente: elaboración propia a partir de lo indicado por el Decreto 2407/02.

No disponemos de información precisa acerca de la incidencia de cada categoría en el total de la oferta. Sin embargo, en función del estudio realizado, en corredores troncales – y en buena medida en los secundarios – la categoría más frecuente es el semi-cama, seguido en un lugar no muy distante por el servicio cama/ejecutivo. En líneas terciarias operan básicamente los servicios comunes, con y sin aire acondicionado; esto ocurre también con servicios ordinarios sobre corredores troncales o secundarios.

La tarifa del servicio semi-cama es hoy día de \$ 1,1044/pas-km (0,074 dólares/pas-km). En función de las restricciones que impone la normativa en cuanto a bandas tarifarias, las tarifas son mayormente estables; pero aun dentro de estos márgenes no hay prácticas

²⁵ Hasta el dictado de la Res. 495/2016 este límite era del 10%.

activas de “*yield management*” o diferenciación por horario de prestación. Existe sí tarificación estacional en verano para corredores turísticos, introducida por la propia normativa.

En lo que atañe a la diferenciación de tarifas por categoría, ellas parecen poco relacionadas con la capacidad; en particular, habría una suerte de subsidio cruzado en favor de las categorías mayores. Así surge el cálculo que elabora el cuadro siguiente, que computa un índice de recaudación a partir del cálculo de la recaudación máxima posible de cada categoría de servicio, tomando como base el servicio semi-cama, como dijimos el servicio más frecuente²⁶. Podemos comprobar que el servicio semi-cama es el que tiene mayor capacidad de generar ingreso por coche (estos son los valores básicos que surgen de la normativa; debe recordarse que existen bandas de fluctuación).

Tabla 3–Tarifas por categoría y recaudación

Categoría	Índice tarifa	Capacidad	Índice Recaudación (ocupación máxima)
Semi-cama	1,00	52	1,00
Cama-Ejecutivo	1,15	40	0,89
Cama-Suite	1,31	25	0,63

Fuente: elaboración propia en base a información sobre tarifas y parque móvil.

Resulta sorprendente el caso del servicio cama-suite, por su escasa capacidad de generar ingreso; debe recordarse además que este servicio es más costoso por el servicio a bordo, que incluye la presencia de un auxiliar (algo opcional en el caso de las categorías inferiores). Se verían justificados solamente en la medida en que los porcentajes de ocupación sean sistemáticamente mayores a los de las otras categorías. Se trata de todas formas de servicios que se ofrecen en escala reducida, lo que quizá implique que se logren factores de ocupación mayores (o que se presten por mera razón de prestigio en el intento de las empresas en diferenciarse por el nivel de confort de los servicios prestados). Pero por otro lado, sus tarifas pueden ubicarse por encima de las tarifas aéreas, especialmente en el caso de viajes de ida y vuelta en fechas no muy próximas y distancias elevadas²⁷.

²⁶ Los servicios semi-cama, cama/ejecutivo y cama-suite se prestan mediante vehículos de doble piso básicamente similares desde el punto de vista técnico. Los servicios común y común con aire se operan mediante vehículos de menor tamaño; por ese motivo no se analiza la eventualidad de un subsidio cruzado, por cuanto esto demandaría considerar los diferenciales de costo según tipo de vehículo, algo que no se encuentra disponible.

²⁷ El transporte aéreo cobra tarifas más elevadas en el caso de viajes de ida y vuelta muy próximos (por ejemplo con un día de diferencia), por cuanto allí se manifiesta su mayor competitividad. Se trata usualmente de tráfico

8.2 Evolución de las tarifas

No se dispone de información referida a la evolución de las tarifas del AIP. La Ex - Secretaría de Transporte no publica series históricas, aun en el caso de las tarifas reguladas (recordemos que las líneas de servicio público deben ajustarse a ellas, aunque dentro de bandas determinadas, según el período).

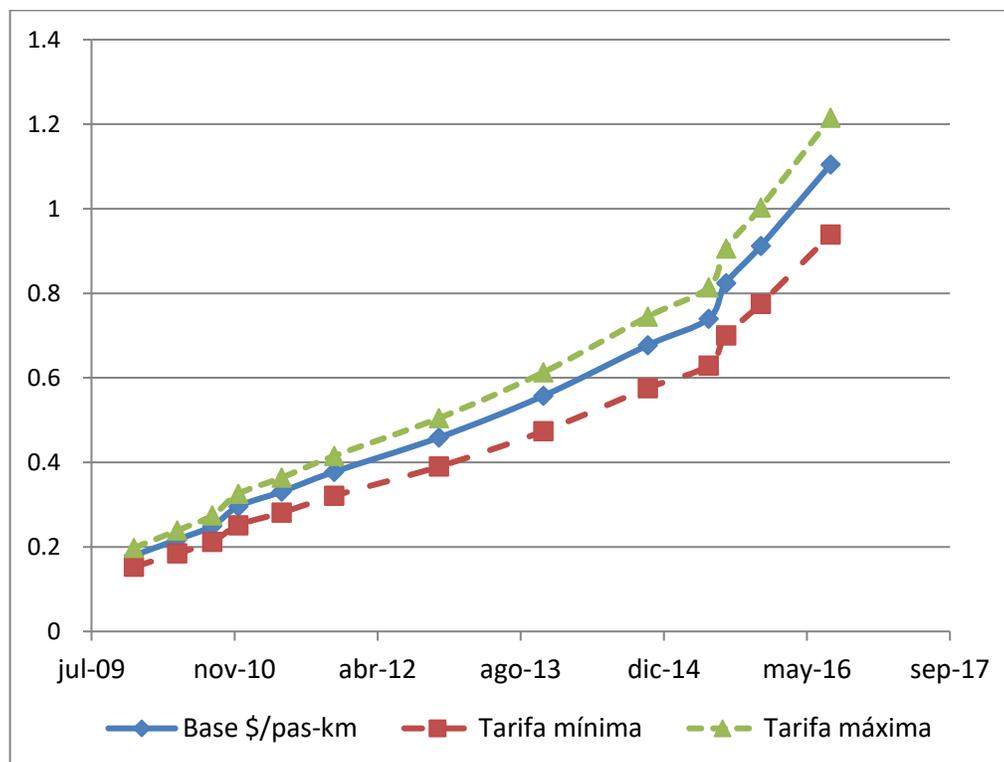
El Centro Tecnológico de Transporte (C3T) de la Universidad Tecnológica Nacional realiza periódicamente relevamientos, pero la información compilada corresponde a una serie muy breve (2013-2016)²⁸.

Se ha logrado recabar únicamente información acerca de la evolución de la base tarifaria desde 2009, en función de la aplicación de la Resolución ST 257/2009. El gráfico siguiente detalla dicha evolución, tomando como base la tarifa correspondiente a la categoría semi-cama, incluyendo las bandas correspondientes a las tarifas máxima y mínima (-15% y +10%, respectivamente, con relación a la base tarifaria.

con elevada capacidad de pago (viajes por motivos de negocios, etc.). En lapsos mayores entre ida y vuelta, la tarifa fijada es considerablemente más baja (se han relevado diferencias del orden de 30%). En estos casos, la tarifa del ómnibus Suite puede situarse por encima de la del avión.

²⁸ Véase <http://ondat.fra.utn.edu.ar/?cat=98>

Gráfico 3 –Evolución de la base tarifaria y bandas – 2009-2016 (valores corrientes)



Fuente: información suministrada por CNRT

Del gráfico se desprende que desde que se regularon las tarifas a través de lo relevado en “corredores competitivos” (Diciembre 2009), el incremento de las mismas fue de 515% (hasta Agosto 2016). Esto representa un 31% anual acumulativo. La inflación en el período, adoptando como indicador de inflación al índice de precios implícitos trimestral del PIB (IV trim 2009 y II trim 2016) fue de 439%. La base tarifaria se incrementó entonces en un 14%, en términos reales.

Como referencia indicativa, la tarifa del servicio común con aire acondicionado antes de la desregulación de 1992 (asimilable en ese momento al actual semi-cama) estaba en el orden de \$ 0,0488/pas-km²⁹ (equivalente a igual cifra en dólares) frente al valor de \$ 1.1044 /pas-km actual. Adoptando el mismo indicador de inflación (comparando el III trim 1992 y el III trim 2016), el ajuste por inflación de la tarifa de 1992 al día de hoy arroja un valor de \$ 1,0369/pas-km, un valor 6% inferior al vigente actualmente.

Puede concluirse entonces que la tarifa actual es algo superior a la vigente en oportunidad de la desregulación estipulada por el Decreto 958/92, más que compensando así la baja en las tarifas ocurrida luego de ésta última.

²⁹ La base tarifaria vigente en 1992 para servicios públicos era de \$ 0,05/pas-km, pero existía la posibilidad de aplicar un incremento de 20% si el servicio se prestaba con aire acondicionado (un incremento que en realidad es muy superior al mayor costo asociado). Dado que existía flexibilidad tarifaria, adoptamos la hipótesis de que la tarifa media surgía de aplicar la mitad del recargo establecido. El grueso de los servicios en aquel entonces ya contaba con aire acondicionado.

Capítulo 9. Conformación de la oferta: principales pares Origen-Destino

Este capítulo presenta los resultados de un extenso relevamiento de la configuración de la oferta del AIP. Su propósito es mostrar cuál es el nivel de diversificación de operadores que se verifica para un conjunto de pares origen-destino. Se calculará para cada uno de ellos el Índice Herfindahl-Hirschmann.

Los resultados de este capítulo, como veremos, constituyen un insumo para el próximo, destinado al análisis de las tarifas.

9.1 Desarrollo metodológico y fuentes consultadas.

Como se indicó, el propósito del análisis es evaluar el nivel de concentración de la oferta en los principales pares OD, dado que el mercado relevante se circunscribe a cada uno de esos pares.

Esto demanda ante todo delimitar las localidades a considerar. Ellas serán lo que la Comisión Nacional de Regulación de Transporte identifica como “Centros de Referencia” (CR). Se trata de centros urbanos con población superior a 30.000 habitantes. El total de localidades consideradas es 138³⁰. En Anexo 2 se presenta el correspondiente detalle.

El total de pares OD posible es de 9.453. De éstos, se considerarán solamente aquéllos en que ambos CR pertenezcan a provincias diferentes. El total de casos se reduce así a 8.463.

Se requiere a continuación determinar cuáles de estos pares cuentan con cobertura de AIP; no se considera la posibilidad de viajes con transferencia.

A ese efecto, debe contarse con una base de líneas; ella deberá contener una descripción de las localidades cubiertas por cada una de ellas, a fin de detectar los casos de pares de CR.

La base proporcionada por la Comisión Nacional de Regulación de Transporte consta de 1.415 líneas. Además de datos identificatorios de la empresa prestadora y la línea y de la frecuencia semanal, contiene una descripción del recorrido. Esta descripción fue extensamente analizada, a fin de identificar correctamente los CR. Al respecto, debe

³⁰ El listado de CR definido por la CNRT es más amplio, por cuanto incluye la categoría “Resto” para cada Provincia (a fin de identificar las cabeceras que no coinciden con algún CR, por ser localidades de porte reducido), como así también CR localizados en el exterior.

señalarse que ellos no siempre se encontraban consignados en la descripción; pero en varios casos, a partir del conocimiento de la red, se los incorporó, a fin de evitar omisiones³¹. En otros casos, éste no fue el procedimiento, por cuanto se conoce la existencia de prestaciones especializadas³².

Esta actividad demandó un tiempo considerable, por cuanto se debió aplicar criterios caso por caso. No se tiene seguridad de que este tratamiento haya sido enteramente satisfactorio; pero existe una razonable seguridad de que no ha habido sesgos.

De los pares así encontrados, 6.261 no cuentan con servicio de AIP, mientras que 2.222 sí lo hacen. De éstos, 713 cuentan con cobertura de una única línea con baja frecuencia (en el 88% de los casos la frecuencia es menor o igual a un servicio diario). Se trata de pares con escaso flujo de tráfico que por sus particularidades y escasa relevancia en el conjunto de la oferta no serán tenidos en cuenta.

Restan así 1.509 pares OD que involucran más de una línea, que son los que merecerán un análisis más en detalle, por cuanto ofrecen variedad suficiente para profundizar la naturaleza de los mercados constituidos.

Puede calcularse el nivel de concentración de la oferta, considerando los servicios semanales que presta cada operador. Como es obvio, no se consideran las empresas en forma individual sino en cuanto pertenecientes a un mismo conglomerado empresarial, de acuerdo a la información proporcionada por la CNRT.

El cálculo de concentración se realizará empleando el tradicional Índice de Herfindahl-Hirschmann³³.

9.2 Resultados obtenidos

El cuadro y gráfico siguientes detallan los niveles de concentración que surgen de la información proporcionada por la CNRT y que servirá como punto de partida para el relevamiento posterior.

³¹ Como ejemplo, un caso que surgió repetidas veces fue el de líneas sobre la Ruta Nacional 3 que concluyen su recorrido en Caleta Olivia (Provincia de Santa Cruz), pero en cuya descripción no se menciona Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut). Ésta última localidad fue incorporada, porque no se da en la práctica el caso de una línea que recorra esa traza sin atender Comodoro Rivadavia.

³² Un ejemplo es la localidad de Zárate, ubicada sobre la Ruta Nacional 9. Un gran volumen de servicios pasa por ella, dirigidos a las ciudades de Rosario, Córdoba, Tucumán, etc.; pero el grueso de ellos no se detiene en esta localidad. Por otro parte, ella cuenta con servicios urbanos que la vinculan con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

³³
$$[(IHH)]_i = \sum_{p=1}^N (f_p/F \times 100)^2$$
 siendo

IHH: Índice de Herfindahl-Hirschmann correspondiente al par OD;

f_p: frecuencia ofrecida por el operador p

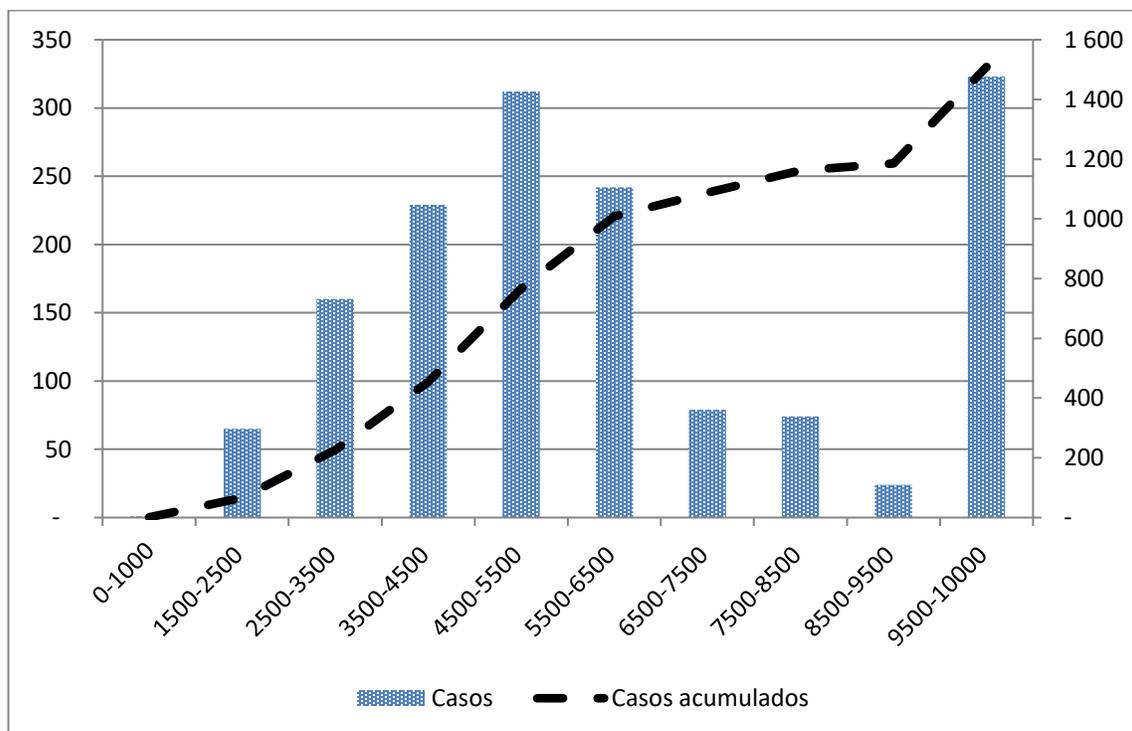
F: frecuencia total ofrecida en el par i

Tabla 4 – Índice de Herfindahl-Hirschmann según par OD – Distribución

IHH	Casos	Casos acumulados
0-1500	1	1
1500-2500	65	66
2500-3500	160	226
3500-4500	229	455
4500-5500	312	767
5500-6500	242	1.009
6500-7500	79	1.088
7500-8500	74	1.162
8500-9500	24	1.186
9500-10000	323	1.509

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la CNRT.

Gráfico 4 - - Índice de Herfindahl-Hirschmann según par OD



Como sería de esperar, la elevada concentración que presenta la configuración empresarial del AIP se refleja a nivel de la red. Cerca de 2/3 de los pares OD presenta un IHH superior a 4500, y 1/3 superior a 7500. Prevalece en consecuencia una fuerte concentración y primacía, a nivel de los pares OD de CR.

Debe destacarse de todas formas que este análisis adolece de deficiencias. Por lo pronto, habría sido más correcto evaluar la concentración en términos de tráficos, y no de frecuencias ofrecidas; pero no se dispone de información procesable de estos flujos (aun cuando existen registros estadísticos elaborados por las empresas). El análisis implícitamente asume que los factores de ocupación son iguales.

Además, el procedimiento asume que las localidades empleadas para la descripción de recorridos son efectivamente atendidas, cuando podrían no serlo; sólo las cabeceras son necesariamente atendidas. Por ejemplo, la localidad de Azul es mencionada en la descripción de los servicios dirigidos a Bahía Blanca o Trelew, pero no necesariamente es cubierta por todos ellos.

También, como ya se mencionó, en varios casos es presumible que algunas localidades sean efectivamente atendidas, pese a no ser mencionadas. Si bien este aspecto fue abordado en función del conocimiento disponible, es posible que se haya incurrido en omisiones.

Por otra parte, no se distingue el caso de servicios especializados en un determinado par (típicamente, incluyendo cabeceras en el par) de los servicios pasantes, que generalmente atienden solo parcialmente esa demanda, para evitar la ocupación de asientos con viajes más breves.

Por ejemplo, sea el par CABA-Córdoba: los servicios de CABA a Catamarca y La Rioja pasan por Córdoba; pero seguramente tienen menor cobertura por servicio de ese par que los que se prestan entre CABA y Córdoba.

Tampoco se distinguió en esta etapa entre categorías de servicios. Ésta es un aspecto de moderada incidencia dada la proximidad de las tarifas. De acuerdo al relevamiento tarifario al que se aludirá en el próximo capítulo, la diferencia en promedio entre ellas es de 13%.

Por último, debe destacarse que la base de líneas entregada por CNRT sobreestima las prestaciones efectivas. Ella implica que cada vehículo debería realizar un recorrido medio por vehículo de 241.000 km/año, cuando habitualmente se asume que este parámetro es de 180.000 km/año.

Por todas estas razones, lo que sigue debe tomarse como una primera aproximación o punto de partida de un análisis más pormenorizado.

9.3 Relevamiento realizado a los fines del presente trabajo

Como se ha mencionado anteriormente, existen algunas dudas en cuanto a la validez de la información contenida en la base de líneas proporcionadas por CNRT. A continuación se presentan los resultados de un relevamiento realizado por este estudio para 100 pares OD. Esta información es empleada en el capítulo siguiente, para analizar el comportamiento de las tarifas. Ha parecido conveniente presentar aquí algunos indicadores de concentración, al efecto de constatar si los resultados obtenidos en el apartado anterior muestran vigencia, para información más reciente. El procedimiento de relevamiento es descrito en el capítulo siguiente.

El detalle de la totalidad de mercados y las participaciones de los grupos empresarios en cada uno de ellos se presenta como Anexo 3. No obstante, en este apartado se exponen algunos ejemplos y cifras que dan cuenta de la estructura del mercado en términos generales. La denominación empresaria se corresponde con la informada oportunamente por la CNRT. Para una identificación precisa de los grupos véase el Capítulo 7.

Los grupos con mayor presencia, medida por la cantidad de mercados en los que son oferentes, según el muestreo realizado, son Flechabus, Andesmar y Vía. Esto no debe entenderse como cuota de mercado propiamente dicha si no como un indicador de la cantidad de destinos atendidos por ellas, y como ya se dijo, de su presencia a nivel nacional

En virtud de los resultados obtenidos, en el 71% de los mercados evaluados se constató la oferta de empresas integrantes del Grupo Flechabus, en el 53% de los casos de empresas del Grupo Andesmar y en el 39% de los casos del Grupo Vía³⁴.

Tabla 5 – Presencia por grupo según pares OD incluidos en la muestra

Grupo empresario	Cantidad de pares OD
Flechabus-Grupo	71%
Andesmar-Grupo	53%
Vía-Grupo	39%
Plaza-Grupo	22%
Romero-Grupo	14%
Cata-Grupo	14%
Crucero-Grupo	12%
Cayetano Caruso S.A. " Ctral Argentino"	11%
Vosa-Grupo	8%
Pulqui-Grupo	7%
Balut Hnos. S.R.L.	7%
El Practico S.A.	6%

Otros grupos empresarios relevantes aunque con una presencia menos extendida, son el Grupo Plaza, Romero, CATA, Grupo Crucero y Central Argentino.

La Tabla 6 expone la cantidad de mercados en los que participan las empresas según rangos de participación. Así por ejemplo, en el 18% de los casos seleccionados, las empresas que integran el Grupo Flechabus detentan la totalidad del mercado; en el 10% de los casos su cuota de mercado oscila entre el 65% y el 100%.

³⁴ Cabe recordar que la base excluye el caso de pares OD atendidos por una única línea.

Tabla 6 – Participaciones por grupo empresario

Grupo empresario	Participaciones				
	100%	65% - 100%	45% - 65%	25%-45%	0% - 25%
Flechabus-Grupo	18%	10%	27%	39%	6%
Andesmar-Grupo	11%	15%	11%	36%	26%
Vía-Grupo	10%	3%	8%	28%	51%
Plaza-Grupo	0%	0%	5%	5%	91%
Romero-Grupo	0%	0%	7%	7%	86%
Cata-Grupo	0%	0%	0%	36%	64%
Crucero-Grupo	0%	0%	0%	17%	83%
Cayetano Caruso S.A. "Ctral Argentino"	9%	0%	9%	18%	64%
Vosa-Grupo	0%	0%	0%	63%	38%
Pulqui-Grupo	14%	14%	14%	14%	43%
Balut Hnos. S.R.L.	0%	0%	29%	14%	57%
El Practico S.A.	0%	0%	0%	33%	50%

El análisis también puede realizarse en el nivel de concentración de los distintos mercados medido a través del IHH. Para este enfoque se seleccionaron aquellos pares para los cuales el IHH calculado superara las 4.000 unidades. La cantidad de mercados que superaron este límite representan el 61% del total considerado. Tomando únicamente el primer competidor en cada caso, se obtiene la siguiente tabla. Los ejemplos en los cuales el IHH es igual a 10.000 coinciden obviamente con los casos donde existe un único prestador.

Tabla 7 – Participación de primer competidor por par OD – Muestra relevada

OD	Grupo	IHH/10000	% Primero	Número Oferentes
Salta-Resistencia	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Viedma-Rosario	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
San Nicolas-San Carlos de Bariloche	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Benito Juarez-Choele Choel	Vía-Grupo	1,00	100,0%	1
Salta-Comodoro Rivadavia	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
Capital Federal-Parana	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
San Carlos de Bariloche-Rosario	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Concordia-Cordoba	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Santiago del Estero-Catamarca	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
Concordia-Formosa	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Rosario-Esquina	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Mar del Plata-General Roca	Vía-Grupo	1,00	100,0%	1
Salta-Corrientes	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Mar del Plata-San Carlos de Bariloche	Vía-Grupo	1,00	100,0%	1
Salta-Rio Gallegos	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
Mendoza-Trelew	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
San Nicolas-Catamarca	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Zarate-Villaguay	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
San Pedro (Buenos Aires)-Dean Funes	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Parana-Neuquen	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Tres Arroyos-Choele Choel	Vía-Grupo	1,00	100,0%	1
Parana-San Carlos de Bariloche	Flechabus-Grupo	1,00	100,0%	1
Villa Angela-Santa Fe	Pulqui-Grupo	1,00	100,0%	1
Rosario-Caleta Olivia	Cayetano Caruso S.A." Ctral Argentino"-Ind	1,00	100,0%	1
Bahia Blanca-Mendoza	Andesmar-Grupo	1,00	100,0%	1
Salta-Mendoza	Andesmar-Grupo	0,76	86,0%	2
La Rioja-San Salvador de Jujuy	Andesmar-Grupo	0,72	83,0%	2
San Juan-San Salvador de Jujuy	Andesmar-Grupo	0,72	83,0%	2
Gualeguaychu-Mercedes	Flechabus-Grupo	0,68	80,0%	2
Pergamino-Villa Mercedes	Flechabus-Grupo	0,63	75,0%	2
Capital Federal-Galvez	Flechabus-Grupo	0,63	75,0%	2

OD	Grupo	IHH/10000	% Primero	Número Oferentes
Capital Federal-Galvez	Pulqui-Grupo	0,63	25,0%	2
Bahia Blanca-Rufino	Rápido-Grupo	0,63	75,0%	2
Rio Cuarto-Caleta Olivia	Andesmar-Grupo	0,63	75,0%	2
Concordia-Mercedes	Flechabus-Grupo	0,59	75,0%	3
San Miguel de Tucuman-Trelew	Andesmar-Grupo	0,59	71,0%	2
San Miguel de Tucuman-Comodoro Rivadavia	Andesmar-Grupo	0,59	71,0%	2
Salta-La Rioja	Andesmar-Grupo	0,59	71,0%	2
San Nicolas-Resistencia	Pulqui-Grupo	0,59	71,0%	2
Bahia Blanca-Neuquen	Vía-Grupo	0,58	75,0%	4
Parana-Mendoza	Andesmar-Grupo	0,56	67,0%	2
Capital Federal-Rio Cuarto	Flechabus-Grupo	0,53	71,0%	5
Concordia-Resistencia	Flechabus-Grupo	0,53	69,0%	3
Mar Del Plata-San Juan	Flechabus-Grupo	0,52	60,0%	2
San Ramon de La Nueva Oran-Cordoba	Flechabus-Grupo	0,52	60,0%	2
Choele Choel-Puerto Madryn	Vía-Grupo	0,50	50,0%	2
	Andesmar-Grupo	0,50	50,0%	
San Nicolas-San Salvador de Jujuy	Flechabus-Grupo	0,50	50,0%	2
	Balut Hnos. S.R.L.-Ind	0,50	50,0%	
Mar Del Plata-Cordoba	Plaza-Grupo	0,50	50,0%	2
	El Rápido SA	0,50	50,0%	
Mendoza-Corrientes	Flechabus-Grupo	0,50	50,0%	2
	Andesmar-Grupo	0,50	50,0%	
Parana-Rafaela	Flechabus-Grupo	0,50	50,0%	2
	El Practico S.A.-Ind	0,50	50,0%	
Mar Del Plata-San Luis	Andesmar-Grupo	0,50	50,0%	3
	Flechabus-Grupo	0,50	50,0%	
La Plata-Mendoza	Cayetano Caruso S.A." Ctral Argentino"-Ind	0,50	50,0%	2
	Andesmar-Grupo	0,50	50,0%	
Capital Federal-Cordoba	Flechabus-Grupo	0,48	68,0%	6
Galeguaychu-Corrientes	Flechabus-Grupo	0,47	64,0%	3
Capital Federal-Mercedes	Flechabus-Grupo	0,45	63,0%	4
San Nicolas-San Miguel de Tucuman	Flechabus-Grupo	0,44	59,0%	3
Concordia-Corrientes	Flechabus-Grupo	0,44	63,0%	4
Capital Federal-Concordia	Flechabus-Grupo	0,43	57,0%	5

OD	Grupo	IHH/10000	% Primero	Número Ofertantes
Capital Federal-San Salvador de Jujuy	Flechabus-Grupo	0,42	50,0%	3
Formosa-Rosario	Pulqui-Grupo	0,41	54,0%	3
Mendoza-Neuquen	Andesmar-Grupo	0,40	58,0%	4

Fuente: elaboración propia

De lo anterior se puede concluir que el Grupo Flechabus es el principal oferente, o bien comparte el primer lugar, en 61 de los mercados donde el IHH supera las 4.000 unidades, lo que representa un 52% de los casos. Le sigue a este Andesmar, como primer oferente o compartiendo el mercado en partes iguales con otra empresa, en 19 de los mercados más concentrados, representado esto un 31%. El mismo cálculo para el Grupo Vía alcanza el 10% de los 61 mercados cuyo IHH supera los 4.000.

Como conclusión de este apartado, puede considerarse que independientemente de la fuente de información empleada y del enfoque que se tome para evaluar las características del sector, se ratifica un alto nivel de concentración. El grupo Flechabus posee el primer lugar, seguido por Andesmar y las empresas vinculadas al grupo Vía.

Capítulo 10. Tarifas y concentración de la oferta

Este capítulo presenta la síntesis del amplio trabajo de relevamiento de tarifas, llevado a cabo con un doble propósito.

En primer lugar se apuntó a establecer si las bandas tarifarias son efectivamente cumplidas ya que, como se expuso, el actual marco regulatorio es relativamente restrictivo en lo que atañe a la fijación de tarifas de las empresas. Si bien recientemente se ha producido un cambio en el límite superior de la banda, durante el período estudiado las tarifas podían fluctuar en más 10% o menos 5% con relación a la base tarifaria que establece la autoridad.

En segundo término, se buscó determinar si existe algún tipo de relación entre la concentración en la oferta que se observa por par origen-destino y el nivel de tarifa cobrada, en un abordaje tradicional dentro de los análisis de desempeño de los mercados.

A este fin, se elaboró una muestra que se estratificó en función de si se trataba de pares OD dentro líneas primarias o secundarias, y si existía la alternativa del transporte aéreo. Asimismo, se definieron tres estratos de concentración de acuerdo a la información de partida provista por la CNRT. Se definieron de esta forma nueve cruces, a saber: troncal con oferta aérea, troncal sin oferta aérea y secundario, vis-a-vis tres niveles de concentración. Para cada caso se seleccionaron por azar 15 observaciones, alguna de las cuales fueron luego descartadas por no contar con una oferta efectiva. En total, se relevaron 100 pares OD a observar³⁵. Para cada caso se relevó la totalidad de las tarifas encontradas, para todas las categorías de servicio.

El trabajo se realizó a través de consultas por internet a portales dedicados a la venta de pasajes, como así también a las páginas web de las propias empresas operadoras. El padrón a explorar es en principio el dictado por la base de líneas que se presentara en el capítulo anterior. Como ya se indicó allí, esta base adolece de deficiencias, existiendo evidencias de un sobre-registro de líneas. Hubo efectivamente discrepancias importantes con la base originariamente procesada; en varios casos, se registraron incluso empresas prestadoras no incluidas en la base, lo que sugiere que existió alguna transferencia de líneas entre ellas.

En esta aproximación se tomó para cada empresa la tarifa menor, correspondiente por lo general a servicios Semi-cama³⁶; allí donde la empresa realizaba algún tipo de diferenciación

³⁵ En dos casos – ambos de baja concentración – la población era inferior a las 15 observaciones, por lo que la muestra coincidió con la población.

³⁶ En unos pocos casos, se encontró que la tarifa del servicio Cama era menor que la del servicio Semi-cama; en este caso, se adoptó la menor de ambas.

de tarifa para un mismo servicio se calculó el promedio (este caso de todas formas no fue muy frecuente).

Las tarifas obtenidas fueron divididas por la distancia de recorrido, a fin de normalizar una tarifa unitaria. Para cada par OD, por otro lado, se calculó la concentración, en términos del Índice Herfindahl-Hirschmann efectivamente observado, en base a las frecuencias de cada grupo empresario. Asimismo, se clasificó cada par según el tipo de línea de pertenencia (troncal con tráfico aéreo, troncal sin tráfico aéreo, secundaria).

El universo de datos obtenido es presentado en la tabla siguiente.

Tabla 8 – Tarifas y concentración de oferta en pares Origen-Destino relevados

Par OD	Tarifa media	IHH/10.000	Segmento
Bahía Blanca-Mendoza	1,171	1,000	Troncal-Con Aéreo
Bahía Blanca-Neuquén	1,031	0,583	Troncal-Sn Aéreo
Bahía Blanca-Rufino	1,094	0,625	Secundario-No
Bahía Blanca-Viedma	1,108	0,337	Troncal-Sn Aéreo
Benito Juárez-Choele Choel	0,983	1,000	Secundario-No
Capital Federal-Concordia	1,264	0,434	Troncal-Sn Aéreo
Capital Federal-Córdoba	1,113	0,485	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Corrientes	1,333	0,283	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Formosa	1,352	0,272	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Gálvez	1,326	0,625	Secundario-No
Capital Federal-Mendoza	1,066	0,204	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Mercedes	1,337	0,448	Secundario-No
Capital Federal-Paraná	1,232	1,000	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Posadas	1,165	0,250	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Resistencia	1,214	0,309	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Rio Cuarto	0,913	0,535	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-San Salvador de Jujuy	1,091	0,420	Troncal-Con Aéreo
Capital Federal-Viedma	1,375	0,296	Troncal-Con Aéreo
Catamarca-San Miguel de Tucumán	1,165	0,334	Troncal-Sn Aéreo
Choele Choel-Puerto Madryn	1,196	0,500	Secundario-No
Concordia-Córdoba	1,250	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Concordia-Corrientes	1,155	0,438	Troncal-Sn Aéreo
Concordia-Formosa	1,326	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Concordia-Mercedes	0,943	0,755	Secundario-No
Concordia-Resistencia	0,919	0,527	Troncal-Sn Aéreo
Córdoba-San Salvador de Jujuy	1,142	0,226	Troncal-Con Aéreo
Eldorado-Paso de los Libres	1,261	0,383	Secundario-No
Formosa-Rosario	1,139	0,408	Troncal-Sn Aéreo
Galeguaychú-Corrientes	1,286	0,471	Secundario-No
Galeguaychú-Mercedes	1,026	0,680	Secundario-No
Junín-San Luis	1,154	0,333	Secundario-No
La Plata-Concordia	1,092	0,380	Troncal-Sn Aéreo
La Plata-Mendoza	1,036	0,500	Troncal-Sn Aéreo
La Rioja-San Miguel de Tucumán	1,171	0,347	Troncal-Sn Aéreo
La Rioja-San Salvador de Jujuy	1,222	0,722	Troncal-Sn Aéreo
Las Flores-Comodoro Rivadavia	1,255	0,360	Secundario-No
Mar del Plata-Córdoba	1,305	0,500	Troncal-Con Aéreo
Mar del Plata-General Roca	1,246	1,000	Secundario-No

Par OD	Tarifa media	IHH/10.000	Segmento
Mar del Plata-Mendoza	1,085	0,360	Troncal-Con Aéreo
Mar del Plata-San Carlos de Bariloche	1,394	1,000	Troncal-Con Aéreo
Mar del Plata-San Juan	1,211	0,520	Troncal-Con Aéreo
Mar del Plata-San Luis	1,135	0,500	Troncal-Con Aéreo
Mendoza-Córdoba	1,271	0,295	Troncal-Con Aéreo
Mendoza-Corrientes	1,260	0,500	Troncal-Con Aéreo
Mendoza-Laboulaye	1,266	0,333	Secundario-No
Mendoza-Neuquén	1,142	0,402	Troncal-Con Aéreo
Mendoza-Río Cuarto	1,236	0,260	Troncal-Sn Aéreo
Mendoza-Trelew	1,226	1,000	Troncal-Con Aéreo
Neuquén-Catriel	1,451	0,306	Secundario-No
Olavarría-Capital Federal	1,439	0,346	Secundario-No
Paraná-Córdoba	1,185	0,328	Troncal-Sn Aéreo
Paraná-Mendoza	1,223	0,556	Troncal-Sn Aéreo
Paraná-Neuquén	1,335	1,000	Troncal-Con Aéreo
Paraná-Rafaela	1,209	0,500	Secundario-No
Paraná-San Carlos de Bariloche	1,340	1,000	Troncal-Con Aéreo
Paraná-San Francisco (Córdoba)	1,214	0,314	Secundario-No
Pergamino-Villa Mercedes	0,944	0,625	Secundario-No
Posadas-San Miguel de Tucumán	1,307	0,333	Troncal-Con Aéreo
Posadas-Santa Fe	1,333	0,267	Troncal-Sn Aéreo
Quimili-Presidencia Roque Sáenz Peña	1,104	0,347	Secundario-No
Quimili-Resistencia	1,244	0,347	Secundario-No
Resistencia-San Miguel de Tucumán	1,261	0,375	Troncal-Con Aéreo
Río Cuarto-Caleta Olivia	1,235	0,625	Secundario-No
Rosario-Caleta Olivia	1,199	1,000	Secundario-No
Rosario-Esquina	1,293	1,000	Secundario-No
Rosario-Río Cuarto	1,057	0,372	Troncal-Sn Aéreo
Salta-Comodoro Rivadavia	1,294	1,000	Troncal-Con Aéreo
Salta-Corrientes	1,524	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Salta-La Rioja	1,224	0,592	Troncal-Sn Aéreo
Salta-Mendoza	1,274	0,755	Troncal-Con Aéreo
Salta-Resistencia	1,505	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Salta-Río Gallegos	1,298	1,000	Troncal-Con Aéreo
San Carlos de Bariloche-Rosario	1,307	1,000	Troncal-Sn Aéreo
San Juan-Córdoba	0,988	0,265	Troncal-Sn Aéreo
San Juan-Mendoza	1,195	0,308	Troncal-Sn Aéreo
San Juan-San Salvador de Jujuy	0,970	0,722	Troncal-Con Aéreo
San Luis-Córdoba	1,297	0,305	Troncal-Sn Aéreo
San Luis-Mendoza	1,213	0,260	Troncal-Sn Aéreo
San Luis-Río Cuarto	1,194	0,260	Troncal-Sn Aéreo

Par OD	Tarifa media	IHH/10.000	Segmento
San Luis-Rufino	1,193	0,347	Secundario-No
San Miguel de Tucumán-Comodoro Rivadavia	1,278	0,592	Troncal-Con Aéreo
San Miguel de Tucumán-Trelew	1,275	0,592	Troncal-Con Aéreo
San Nicolás-Catamarca	1,068	1,000	Troncal-Sn Aéreo
San Nicolás-Resistencia	1,343	0,592	Troncal-Sn Aéreo
San Nicolás-San Carlos de Bariloche	1,028	1,000	Troncal-Sn Aéreo
San Nicolás-San Miguel de Tucumán	1,241	0,439	Troncal-Sn Aéreo
San Nicolás-San Salvador de Jujuy	1,369	0,500	Troncal-Sn Aéreo
San Pedro (Buenos Aires)-Deán Funes	1,033	1,000	Secundario-No
San Ramón de La Nueva Oran-Córdoba	1,121	0,520	Secundario-No
San Ramón de La Nueva Oran-San Salvador de	1,266	0,337	Secundario-No
Santiago del Estero-Catamarca	1,442	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Santiago del Estero-Posadas	1,225	0,333	Troncal-Sn Aéreo
Santiago del Estero-Rafaela	1,183	0,179	Secundario-No
Santiago del Estero-San Miguel de Tucumán	1,222	0,353	Troncal-Sn Aéreo
Tres Arroyos-Choele Choel	1,048	1,000	Secundario-No
Viedma-Rosario	1,222	1,000	Troncal-Sn Aéreo
Villa Ángela-Santa Fe	1,329	1,000	Secundario-No
Villa Mercedes-Rufino	1,145	0,347	Secundario-No
Zarate-Concordia	1,580	0,389	Secundario-No
Zarate-Villaguay	1,657	1,000	Secundario-No

Fuente: elaboración propia

Los IHH así obtenidos difieren de los calculados originalmente según la información de la CNRT, tendiendo esta última a subestimar comparativamente los niveles de concentración de cada mercado. La discrepancia más frecuentemente observada consistió en que empresas identificadas por la base de la CNRT como participantes de un mercado, no aparecieron como prestando servicios efectivamente a partir del relevamiento realizado.

A partir de esta información se encaró la respuesta a las dos cuestiones planteadas.

En lo referente a la *dispersión tarifaria* y su ajuste a la reglamentación, el incumplimiento que se observa es relativamente importante. La tabla siguiente presenta algunos indicadores en este sentido.

Tabla 9 – Características de la tarificación

Tarifa promedio	1,2161
Desvío estándar	0,1383
Coef. variación	11,37%
Máx/mín	1,8145

La diferencia entre tarifa mínima y máxima encontradas es de 81,5%. Pero aun el coeficiente de variación es muy elevado, y excede las bandas mínima y máxima (5% y 10%, frente a 11,4% de coeficiente de variación). Puede concluirse entonces que existe una dispersión de la tarifa promedio por kilómetro mayor a la autorizada por la normativa.

No obstante, y dado que los mercados han sido definidos como el par origen destino, lo afirmado en el párrafo anterior no tiene implicancias inmediatas respecto de mercados específicos. Esto es, es posible que la variabilidad de las tarifas sea bastante menor en cada par origen-destino. Se explica a continuación porqué podría ser así.

La naturaleza del esquema regulatorio podría impulsar comportamientos poco propensos a la competencia por precio, dado que los niveles tarifarios alcanzados en los corredores denominados “competitivos” son luego ratificados, existiría un incentivo a que este valor opere coordinando a los competidores de un mercado hacia la fijación de tarifas en el tope de las bandas. Pero cabría sin embargo la hipótesis de que los elevados niveles actuales fuerzan a diferenciar las tarifas según corredores, en función de características propias de cada uno, en particular el ingreso (esto es, podrían existir factores que limiten la aproximación de la tarifa al tope de la banda).

Se analizan a este propósito los coeficientes de variación por par origen-destino (el Anexo 4 presenta los valores correspondientes)

El promedio del coeficiente de variación por par OD es ahora de 5,3%, notoriamente más bajo que el que observamos para el conjunto de las tarifas. Si se retiran, en cuanto “outliers”, los tres casos de mayor coeficiente de variación, este valor se reduce a 4,6%. Esto indica que la variabilidad dentro de cada corredor es bastante inferior, acercándose en alguna medida a la hipótesis indicada, esto es, a que existe alguna forma de colusión. De todas formas, subsiste cierta dispersión en varios casos.

Ya en lo referido a *la relación entre tarifa y concentración*, se realizaron varios ejercicios de regresión.

Un primer análisis de regresión múltiple se atuvo al modelo siguiente:

$$Tarifa = a. IHH + b. Dummy_{Troncal\ aérea} + c. Dummy_{Troncal\ no\ aérea} + d$$

donde

IHH: índice Herfindahl-Hirschmann del par OD (medido sobre base 0-1)

Dummy_{Troncal aérea}: variable que asume valor 1 si es un par correspondiente a una troncal con servicio aéreo

Dummy_{Troncal no aérea}: variable que asume valor 1 si es un par correspondiente a una troncal sin servicio aéreo

a, b, c, d: coeficientes

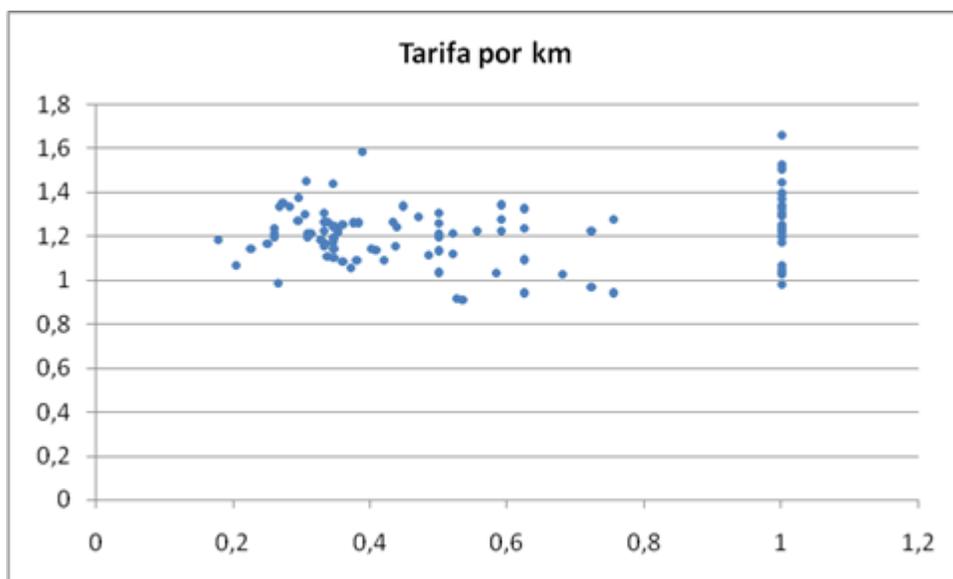
La tabla siguiente muestra los resultados obtenidos.

Tabla 10 – Regresión: Tarifa vs IHH y tipo de par OD

	IHH	Troncal aérea	Troncal no aérea	Término independiente
Coefficiente	0,06908	0,00069	-0,01060	1,18013
<i>t Student</i>	1,39357	0,01981	-0,31658	31,50519
Coefficiente R ²	2,13%			
Grados de libertad	96			

Los resultados obtenidos sugieren que no existe una relación entre concentración y tarifa. Esto puede observarse asimismo en el gráfico siguiente.

Gráfico 5 – Tarifa e Índice HH



Se ensayó incorporar otras variables a fin de despejar efectos y lograr una mayor efectividad, como alguna medida de ingreso y la distancia del recorrido. Con relación a la primera, se adoptó el promedio del PIB per cápita de las provincias involucradas en cada par OD³⁷; esta aproximación es bastante cruda, por cuanto el dato no refleja el nivel efectivo de ingreso personal y familiar, y mucho menos su variabilidad dentro de cada provincia (algo relevante sobre todo en las provincias de mayor escala y diversidad). La información se refiere al año 2008.

La ecuación de regresión propuesta es entonces la siguiente

³⁷ La fuente consultada son estimaciones del PBG elaboradas por la Consultora Abeceb, proporcionadas por un funcionario de la CNDC.

$$Tarifa = a.IHH + b.Dummy_{Troncal\ aérea} + c.Dummy_{Troncal\ noaérea} + d.Dist + e.Ingreso + f$$

donde

IHH: índice Herfindahl-Hirschmann del par OD (medido sobre base 0-1)

Dummy_{Troncal aérea}: variable que asume valor 1 si es un par correspondiente a una troncal con servicio aéreo

Dummy_{Troncal no aérea}: variable que asume valor 1 si es un par correspondiente a una troncal sin servicio aéreo

Dist: distancia en km para el par OD

Ingreso: promedio del ingreso per cápita de las provincias comprendidas en el par OD

a, b, c, d, e, f: coeficientes

La regresión enriquecida con estas variables no arrojó resultados sustancialmente diferentes a los obtenidos con el primer modelo ensayado, como se muestra en el detalle siguiente

Tabla 11 – Regresión: Tarifa vs IHH, tipo de par OD, distancia e ingreso

	IHH	Troncal aérea	Troncal no aérea	Nivel de ingreso	Distancia	Término indep.
Coeficiente	0,06153	-0,00973	-0,015671	-1,908E-06	1,612E-05	1,19240
<i>T Student</i>	1,10537	-0,22690	-0,447183	-0,4702	0,45358	24,81414
Coeficiente R2	2,46%					
Grados de libertad	94					

Las nuevas variables incorporadas no aportan mayor beneficio..

Estas constataciones abren un interrogante acerca de cuáles son en definitiva los criterios con los que los operadores establecen las tarifas. Una posible hipótesis aquí es que los operadores administran un conjunto muy amplio de pares origen-destino, y no tienen instrumentos para una tarificación de alguna sofisticación, con lo que no es posible identificar criterios claros en la determinación de los precios de los pares OD intermedios. Por ejemplo, un servicio semi-rápido entre Buenos Aires y Salta, con 8 paradas, atiende un total de 31 pares origen-destino.

Podría existir entonces una tarificación más atenta en pares troncales. Se plantea en consecuencia reiterar este análisis de regresión limitándose esta vez a las líneas troncales. Dado este universo de análisis, debe excluirse una de las variables *dummy* para conservar

únicamente el posible impacto de la superposición con el transporte aéreo. Se excluye por otra parte la distancia, por su nula significatividad.

El cuadro siguiente muestra los resultados obtenidos para esta población más reducida de pares origen-destino.

Tabla 12 – Regresión: Tarifa vs Índice IHH, tipo de par OD, distancia e ingreso – Líneas troncales

	IHH	Troncal aérea	Ingreso	Térm indep
Coefficiente	0,15669	0,02914	-7,331E-06	1,17200
<i>t Student</i>	3,00564	0,93065	-1,64679	26,60816
Coefficiente R2	14,2%			
Grados de libertad	63			

Ahora el IHH muestra significatividad estadística, además del signo esperable: a mayor concentración, la tarifa predicha es más elevada; ya las variables restantes no son relevantes. La eficiencia de la regresión es ya mayor, aunque bastante modesta.

El impacto de una mayor concentración es más que moderado. Un incremento de 0,2 puntos en el IHH³⁸ (lo que representa una variación considerable) se traduce en un incremento de 2,4% sobre el valor del término independiente. Un valor unitario del IHH³⁹, correspondiente a una situación de concentración máxima, conlleva una tarifa máxima 12% superior al valor del término independiente. En otros términos, el modelo indica que de la situación de concentración mínima (un valor del IHH próximo a cero⁴⁰) a la máxima, la tarifa variará en torno de 12%.

Puede concluirse que para las líneas troncales existe cierta relación entre concentración y tarifa; pero aun así, el impacto de esta variable es poco significativo.

³⁸ Esto es, de 2.000 puntos para el IHH medido en base 0-10.000.

³⁹ Esto es, de 10.000 puntos para el IHH medido en base 0-10.000.

⁴⁰ Recuérdese que el IHH no tiene un valor mínimo definible, porque el valor 0 corresponde a un número infinito de oferentes con oferta nula.

Capítulo 11. Antecedentes e investigaciones en curso en la CNDC

Con el objetivo de aportar elementos de análisis y asesoramiento sobre el sector, que contribuyan a la resolución de casos particulares, se han consultado los siguientes casos/expedientes:

- C. 915 “Transporte Basa - Costera Criolla y Ciudad de Gualeguay s/Infracción Ley N° 25.156”
- C. 1285 “Almirante Brown, Vía Tac y Flecha Bus s/ Infracción Ley N° 25.156”
- C. 1352 “Flecha Bus s/ Infracción a la ley 25.156”
- C. 1392 “CNDC S/ investigación de oficio del mercado de transporte público”
- C. 1435 “Grupo Flecha Bus de Derudder Hermanos S.R.L s/ Infracción ley 25.156”

En los casos consultados la conducta denunciada con mayor frecuencia ha sido la práctica exclusoria de precios predatorios o venta por debajo del costo, implementada por algún operador con una participación relevante en el mercado en perjuicio de competidores menores.

Se ha denunciado también la implementación de prácticas colusivas de fijación concertada de precios de los pasajes.

Se ha considerado anticompetitiva la negativa de acceso y utilización de los servicios de una terminal a un competidor de una empresa de AIP vinculada a un concesionario de la terminal.

En general, la variable en la que se han medido las participaciones de mercado es la de frecuencia diaria/anual, con alguna excepción en la que se ha utilizado la variable pasajeros transportados.

A continuación se hace un relevamiento de los pares origen y destino (OD) identificados en el marco de las investigaciones llevadas a cabo por la CNDC que incluye las actuaciones en el marco de los expedientes siguientes:

- Expediente S01: 0164011/2009 del Registro del Ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y actual MINISTERIO DE PRODUCCIÓN caratulado: “ALMIRANTE BROWN, VIA TAC Y FLECHA BUS S/ INFRACCIÓN LEY N° 25.156 (C. 1285)

- Expediente S01: 0293614/2010 (C. 1352) del Registro del Ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y actual MINISTERIO DE PRODUCCIÓN caratulado: “FLECHA BUS S/ INFRACCIÓN A LA LEY 25.156 (C. 1352)”
- Expediente N° S01: 0148613/2012 del Registro del Ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y actual MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, caratulado “GRUPO FLECHA BUS DE DERUDDER HERMANOS S.R.L S/ INFRACCIÓN LEY 25.156 (C. 1435)”.

El relevamiento se refiere a las condiciones *actuales* de oferta, según información de carácter público. Por este motivo no debe perderse de vista que la investigación llevada adelante por la CNDC en relación a las denuncias mencionadas arriba se basa en elementos que aquí no son tenidos en cuenta, como ser los cambios que ha tenido la oferta desde el inicio de la investigación y las implicancias de estas sobre la estructura y dinámica competitiva de los mercados analizados.

Por tal motivo, la información relevada se expone aquí con carácter esencialmente descriptivo de las características actuales de cada uno de los mercados, no pretendiendo abrir juicio sobre el fondo de las cuestiones investigadas en los expedientes, puesto que los elementos relevados serían insuficientes para ello.

Los pares OD involucrados están constituidos por las vinculaciones Buenos Aires –Salta, Buenos Aires – San Salvador de Jujuy, Buenos Aires – San Miguel de Tucumán y Buenos Aires – Salvador Mazza.

La identificación de las empresas con determinado grupo empresarial se realiza, como a lo largo de todo el presente trabajo, en función de la información brindada por la CNRT.

11.1 Buenos Aires - Salta

El recorrido identificado une las localidades de Ciudad de Buenos Aires y la ciudad de Salta, atravesando entre otros muchos puntos intermedios las ciudades de Rosario, Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán. Independientemente de la cantidad de paradas intermedias se analizará el par origen destino Buenos Aires - Salta, conectado a través de este corredor.

Las empresas participantes son las integrantes del grupo Flechabus (Flechabus, Chevallier, La Veloz del Norte y Brown), Balut, El Rápido Internacional (Andesmar) y Vosa.

Para evaluar las condiciones actuales del mercado se relevaron los precios y servicios ofrecidos durante una semana del mes de febrero. Lo oferta se cuantificó a partir de la cantidad de servicios y de la estimación de la cantidad de asientos disponibles.

El cuadro a continuación resume el relevamiento en lo que hace al número de servicios diarios. El mismo esquema se repite para el tramo en dirección contraria.

Tabla 13 – Buenos Aires-Salta: Servicios diarios en términos de prestaciones por grupo empresario.

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Chevallier	Balut	El Rápido Internacional	VOSA
lun	1	2	1	2	1	1	1
mar	1	2	1	2	1	1	1
mie	1	2	1	2	1	1	1
jue	1	2	1	2	1	1	1
vie	1	2	1	2	1	1	1
sab	1	2	1	2	1	1	1
dom	1	2	1	2	1	1	1

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Tabla 14 – Buenos Aires-Salta: Servicios diarios en términos de asientos disponibles

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Chevallier	Balut	El Rápido Internacional	VOSA
lun	53	87	57	96	26	53	35
mar	53	87	57	96	26	53	35
mie	53	87	57	96	26	53	35
jue	53	87	57	96	26	53	35
vie	53	87	57	96	26	53	35
sab	53	87	57	96	26	53	35
dom	53	87	57	96	26	53	35

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Las participaciones de mercado asociadas a uno y otro caso no difieren sustancialmente.

Tabla 15 – Buenos Aires – Salta: Participaciones de mercado e IHH según promedios diarios

Grupo	Asientos diarios	Participación	Servicios diario	Participación
Flechabus	293	72%	6	67%
Balut	26	6%	1	11%
Andesmar	53	13%	1	11%
VOSA	35	9%	1	11%
IHH	0,55		0,48	

Fuente: elaboración propia

Respecto de las tarifas, no se observaron diferencias relevantes por empresa dentro de una misma categoría, ni en relación a los días de la semana, como así tampoco entre los precios del tramo ida y el tramo vuelta. A continuación se exponen los precios identificados para

cada una de las categorías existentes. Como aclaración válida tanto para este caso como para los que se analizan más adelante, la distinción entre la categoría Ejecutivo y Ejecutivo con Servicio no parece basarse en las propiedades del servicio en sí, sino en las características y configuración del micro.

Tabla 16 – Buenos Aires – Salta: Tarifa por asiento según categoría (\$)

Categoría Empresa	Semicama	Semicama c/servicio	Ejecutivo	Ejecutivo c/servicio	Suite
Brown				2.259	
Flechabus	1.982		2.158	2.259	2.616
La Veloz del Norte	1.982		2.158		
Chevallier	1.982		2.158	2.259	
Balut					2.608
El Rápido Internacional	1.750				
VOSA				2.259	

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Tanto Flechabus como Chevallier, ambas del grupo Flechabus, ofrecen dos servicios diarios, uno de ellos con mayor cantidad de asientos disponibles ofrece las categorías Semicama y Ejecutivo y en el otro se ofrece Ejecutivo con Servicio y eventualmente Suite.

Los tiempos de viaje para el recorrido entre Buenos Aires y Salta rondan las 20 horas, unas nueve veces aproximadamente lo que insume el trayecto por avión. Para el período relevado los precios de pasajes aéreos varían entre los \$3.500 y los \$5.400, aproximadamente. Por una cuestión de practicidad y simplicidad en la exposición de los datos los precios del transporte aéreo se tomaron para el conjunto ida y vuelta, por lo que la comparación requiere duplicar el precio del pasaje en micro expuesto arriba.

Tabla 17 – Buenos Aires – Salta: Precios del aéreo en pesos, ida y vuelta.

Ida/Vuelta	09/02/17	10/02/17	11/02/17	12/02/17	13/02/17	14/02/17	15/02/17
16/02/17	5.077	5.415	4.832	3.640	4.832	4.832	5.871
17/02/17	5.077	5.415	4.832	3.640	3.304	4.832	3.432
18/02/17	5.077	5.415	4.832	3.640	3.640	4.563	3.764

Fuente: Avantrip

11.2 Buenos Aires – San Salvador de Jujuy

El recorrido presenta como puntos intermedios, entre otras muchas localidades, las ciudades de Rosario, Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán. Asimismo, tomando como origen la Ciudad de Buenos Aires, los recorridos pueden finalizar en San Salvador de Jujuy, La Quiaca o Salvador Mazza.

Las empresas participantes son las que integran el grupo Flechabus (Almirante Brown, Flechabus y La Veloz del Norte), Balut y Andesmar (El Rápido Internacional).

La oferta se compone de la siguiente manera⁴¹.

Tabla 18 – Buenos Aires- S.S. Jujuy: Servicios diarios en términos de prestaciones por grupo empresario

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Balut	El Rápido Internacional
lun	1	2	2	5	1
mar	2	2	2	5	1
mie	1	2	2	5	1
jue	2	2	2	5	1
vie	1	2	2	5	1
sab	2	2	2	5	1
dom	1	2	2	5	1

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Tabla 19 – Buenos Aires – S.S. Jujuy: Servicios diarios en términos de asientos disponibles

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Balut	El Rápido Internacional
lun	58	88	114	252	53
mar	116	88	114	252	53
mie	58	88	114	252	53
jue	116	88	114	252	53
vie	58	88	114	252	53
sab	116	88	114	252	53
dom	58	88	114	252	53

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Los indicadores de participación resultantes son los siguientes.

⁴¹ El relevamiento arrojó una pequeña diferencia de frecuencia entre sentidos de viaje, producto probablemente de algún error u omisión.

Tabla 20 – Buenos Aires – S.S: Jujuy: Participaciones de mercado y IHH según promedios diarios

Grupo	Asientos diarios	Participación	Servicios diario	Participación
Flechabus	285	48%	5,4	48%
Balut	252	43%	5	44%
Andesmar	53	9%	1	9%
IHH		0,42		0,42

Fuente: elaboración propia

Respecto de las categorías ofrecidas, todos los participantes ofrecen servicio Semicama. Flechabus además cuenta con un servicio diario en el que combina las categorías Cama y Suite, mientras que Balut presta en forma diaria una unidad equipada con la categoría Cama y otra equipada con la categoría Suite.

En función de lo anterior, las tarifas identificadas son las que se presentan a continuación.

Tabla 21 – Buenos Aires – S.S. Jujuy: Precios en pesos por asiento según categoría

Categoría Empresa	Semicama	Semicama c/servicio	Ejecutivo	Ejecutivo c/servicio	Suite
Brown	2.070	2.070			
Flechabus	2.070		2.303	2.361	2.734
La Veloz del Norte	2.070		2.303		
Balut	2.070		2.250		2.726
El Rápido Internacional	1.750				

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Los tiempos de viaje para el recorrido Ciudad de Buenos Aires – San Salvador de Jujuy oscilan entre las 21 y 24 horas, unas 10 veces aproximadamente de lo que insume el trayecto directo por avión. Para el período relevado, los precios de pasajes aéreos son altamente variables, pudiéndose encontrar ofertas de \$3.500, aproximadamente (estos valores dependen también de con cuánta antelación fue realizada la búsqueda respecto de la fecha de viaje). Nuevamente, por una cuestión de practicidad y simplicidad en la exposición de los datos, los precios corresponden al viaje redondo ida y vuelta.

Tabla 22 – Buenos Aires – S.S. Jujuy: Precios del aéreo en pesos, ida y vuelta.

Ida/Vuelta	08/02/17	09/02/17	10/02/17	11/02/17	12/02/17	13/02/17	14/02/17
16/02/17	5.539	5.539	4.863	5.202	5.778	6.591	7.569
17/02/17	5.539	5.539	4.863	5.202	5.613	6.361	5.496
18/02/17	5.539	5.212	4.863	5.202	5.613	3.533	5.212

Fuente: Avatrip

11.3 Buenos Aires – Salvador Mazza

Las empresas participantes integran los grupos Flechabus (Flechabus, La Veloz del Norte y Brown) y Balut. Todas ellas finalizan el recorrido iniciado en la Ciudad de Buenos Aires en la localidad de Salvador Mazza.

La ruta en este caso atraviesa entre otros varios puntos intermedios las ciudades de San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy y San Pedro de la Nueva Orán.

Siguiendo la misma metodología que en los casos anteriores se presenta a continuación un resumen de la oferta disponible y participaciones de mercado.

Tabla 23 – Buenos Aires – Salvador Mazza: Servicios diarios en términos de prestaciones por grupo empresario

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Balut
lun	1	1	1	1
mar	1	1	1	1
mie	1	1	1	1
jue	1	1	1	1
vie	1	1	1	1
sab	1	1	1	1
dom	1	1	1	1

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Tabla 24 - Buenos Aires – Salvador Mazza: Servicios diarios en términos de asientos disponibles

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Balut
lun	58	57	57	62
mar	58	57	57	62
mie	58	57	57	62
jue	58	57	57	62
vie	58	57	57	62
sab	58	57	57	62
dom	58	57	57	62

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

A partir de lo anterior, se obtienen las siguientes participaciones de mercado e IHH en términos de parque móvil y asientos disponibles.

Tabla 25 - Buenos Aires – Salvador Mazza: Participaciones de mercado e IHH según promedios diarios

Grupo	Asientos	Participación	Servicios diarios	Participación
Flechabus	293	72%	6	67%
Balut	26	6%	1	11%
Andesmar	53	13%	1	11%
VOSA	35	9%	1	11%
IHH	0,55		0,48	

Fuente: elaboración propia

Respecto de los precios, no se observan dispersiones significativas por tramo ni diferencias entre los precios del tramo ida y el tramo vuelta. La categoría en todos los casos se corresponde con el servicio semicama.

Tabla 26 - Buenos Aires – Salvador Mazza: Precios en pesos por asiento – semi-cama

	Brown	Flechabus	La Veloz del Norte	Balut
lun	2.100	2.100	2.100	2.000
mar	2.100	2.100	2.100	2.000
mie	2.100	2.100	2.100	2.000
jue	2.100	2.100	2.100	2.000
vie	2.100	2.100	2.100	2.000
sab	2.100	2.100	2.100	2.000
dom	2.100	2.100	2.100	2.000

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

En este caso no se cuenta con alternativas directas a través del transporte aéreo.

11.4 Buenos Aires – San Miguel de Tucumán

Se observa la presencia de los grupos/empresas Flechabus (Alte. Brown, Flechabus, Chevallier, La Veloz del Norte y Urquiza), Andesmar (El Rápido Int.), Transfer Line, VOSA y Expreso del Oeste.

Los recorridos desde Buenos Aires finalizan en Tucumán (San Miguel de Tucumán/Juan Bautista Alberdi), Jujuy (San Salvador de Jujuy/Salvador Mazza/La Quiaca) o Salta. En virtud de esto, parte de la oferta coincide con la oferta de las rutas comentadas en los apartados anteriores, puesto que San Miguel de Tucumán constituye una parada intermedia de las mismas.

Los cuadros siguientes detallan la oferta de servicios⁴².

⁴² El relevamiento arrojó una pequeña diferencia de frecuencia entre sentidos de viaje, producto probablemente de algún error u omisión.

Tabla 27 – Buenos Aires – S.M.Tucumán: Servicios diarios en términos de prestaciones por grupo empresario

	Brown	Balut	Flecha bus	Chevallier	El Rápido Int.	La Veloz del Norte	Transfer Line	Urquiza	Vosa	Expreso del Oeste
lun	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
mar	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
mie	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
jue	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
vie	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
sab	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1
dom	3	4	8	4	1	2	1	2	3	1

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Tabla 28 - Buenos Aires – S.M.Tucumán: Servicios diarios en términos de asientos disponibles

BUE-TUC	Brown	Balut	Flecha bus	Chevallier	El Rápido Int.	La Veloz del Norte	Transfer Line	Urquiza	Vosa	Expreso del Oeste
lun	155	224	376	208	52	112	32	72	158	62
mar	155	224	376	208	53	112	33	72	158	63
mie	155	224	376	208	54	112	34	72	158	64
jue	155	224	376	208	55	112	35	72	158	65
vie	155	224	376	208	56	112	36	72	158	66
sab	155	224	376	208	57	112	37	72	158	67
dom	155	224	376	208	58	112	38	72	158	68

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

Los indicadores de participación son detallados en el cuadro siguiente.

Tabla 29 - Buenos Aires – S.M.Tucumán: Participaciones de mercado e IHH según promedios diarios

Grupo	Asientos diarios	Participación	Servicios diario	Participación
Flechabus	912	63%	19,0	63%
Balut	224	16%	4	13%
Andesmar	52	4%	1	3%
Transfer Line	32	2%	1	3%
Expreso del Oeste	65	5%	1	3%
VOSA	158	11%	4	13%
IHH		0,44		0,44

Fuente: elaboración propia

En relación a los precios y categorías ofrecidas, todas las compañías ofrecen el servicio Semicama, con excepción de Transfer Line y Urquiza que sólo disponen de las opciones Cama y Suite. En este último segmento participan también Flechabus y Vosa. Los precios, como se observa a continuación, son uniformes por categoría.

Tabla 30 - Buenos Aires – S.M.Tucumán: Precios en pesos por asiento según categoría

Categoría	Semicama	Semicama c/servicio	Ejecutivo	Ejecutivo c/servicio	Suite
Brown		1.633		1.862	
Balut	1.633		1.770		
Flechabus	1.633		1.778	1.862	2.155
Chevallier	1.633		1.778	1.862	
El Rápido Int.	1.480				
La Veloz del Norte	1.633		1.778		
Transfer Line				1.862	2.155
Urquiza				1.862	2.155
Vosa	1.633			1.862	2.155
Expreso del Oeste	1.633		1.779		

Fuente: Central de Pasajes, Plataforma 10, Ticket on line.

El par Buenos Aires – San Miguel de Tucumán presenta también la alternativa aérea. En este caso, los valores oscilan entre los \$3.000 y los \$7.600 aproximadamente, dependiendo del momento del viaje.

Tabla 31 - Buenos Aires – S.M.Tucumán: Precios del aéreo en pesos, ida y vuelta.

Ida/Vuelta	11/02/17	12/02/17	13/02/17	14/02/17	15/02/17	16/02/17	17/02/17
16/02/17	4.665	4.762	4.665	3.056	5.937	7.645	7.645
17/02/17	4.665	4.762	4.665	3.056	3.056	5.937	7.645
18/02/17	4.665	4.762	4.665	3.056	3.056	3.056	5.937

Fuente: Avantrip.

Por los mismos motivos expuestos arriba, los precios del transporte aéreo se expresan para el conjunto ida y vuelta, por lo que la comparación requiere duplicar el precio del pasaje en micro presentado.

11.5 Síntesis de los resultados alcanzados

A continuación se resumen los IHH y participaciones de mercado, a partir de la variable cantidad de servicios. En todos los ejemplos considerados se observa una alta concentración de mercado y una alta participación del grupo Flechabus. Balut, Andesmar y VOSA asimismo son competidores de relevancia variable, y entre los cuatro cubren la totalidad del mercado, salvo en el caso de Tucumán.

Tabla 32 – Resumen IHH y participaciones por mercado.

Empresa	Salta	S.S.Jujuy	S.Mazza	S.M.Tucumán
Flechabus	67%	48%	67%	63%
Balut	11%	44%	11%	13%
Andesmar	11%	9%	11%	3%
VOSA	11%		11%	13%
Transfer Line				3%
Expreso del Oeste				3%
IHH	0,48	0,42	0,48	0,44

Vale reiterar el carácter estático de la descripción realizada en este apartado. La información relativa a la evolución temporal de las variables analizadas sería de suma utilidad a los efectos de identificar la existencia de posibles conductas anticompetitivas y su persistencia en el tiempo.

Capítulo 12. Conclusiones: La cuestión regulatoria en el AIP

a) Reflexión inicial

La pregunta central (y típica) referida a la regulación del AIP es si es procedente un marco regulatorio específico, o si por el contrario cabe tratarlo como un sector productivo más, no sujeto a más regulaciones que las que dicta la normativa de defensa de la competencia.

Como hemos visto, la experiencia internacional parecería en general inclinarse en favor de la desregulación, por lo menos en los países desarrollados. En el contexto latinoamericano, la experiencia chilena se orienta en ese sentido. El caso de Brasil es en cambio opuesto.

El AIP, como emprendimiento volcado a la movilidad, no registra economías de escala importantes. La unidad relevante de costo es el vehículo, en cuanto capacidad de ofrecer determinadas prestaciones por período, siendo que el agregado de vehículos comporta en esencia la réplica de los costos correspondientes (personal de conducción, inversión, combustible, etc.)⁴³. Si bien en tallas muy reducidas pueden existir desventajas, en función de rigideces en la rotación de parque y necesidad de parque de reserva, ellas son rápidamente superadas cuando se alcanza una escala relativamente modesta (tentativamente, a partir de 10-15 vehículos).

En consecuencia, la discusión acerca del marco regulatorio debe transitar otros andariveles: agilidad en la respuesta a fluctuaciones de la demanda, eventual descoordinación imputable a la atención conjunta de diferentes demandas, o comportamientos inestables y poco previsibles.

Al respecto, se ha señalado (Button, op. cit., cap. 14) que un resultado de la desregulación observado en algunos mercados de transporte ha sido la inestabilidad. Esto es el producto de la existencia de bajas barreras a la entrada a un corredor determinado y de la no almacenabilidad del servicio de transporte, que conlleva costos irrecuperables (al revés de lo que ocurre con la producción de bienes no perecederos). La inestabilidad es además un resultado posible de la operación de mercados oligopólicos, caso en el que recae el AIP,

⁴³ Ésta es una característica general del transporte automotor. Existen economías de escala visibles, pero en el plano de la infraestructura; ellas no son captadas por los operadores de movilidad.

cuando se identifica como mercado relevante la prestación que atiende un par OD determinado.

Un aspecto esencial aquí se refiere a la cuestión de las barreras a la entrada. El AIP es un sector que cuando opera en un ambiente desregulado muestra barreras a la entrada relativamente moderadas. No hay propiamente activos hundidos (los servicios pueden discontinuarse a un costo muy bajo), y en el caso operadores conocidos por parte del público, ingresar a un nuevo corredor no representa un esfuerzo muy grande, en términos de lograr una cierta reputación. La existencia generalizada de terminales de ómnibus públicas contribuye también para la inserción de nuevos prestadores, en la medida en que permite un conocimiento inmediato por parte de potenciales usuarios.

b) La experiencia argentina

Por los elementos de juicio disponibles, puede darse crédito a la hipótesis de que el régimen instituido por el Decreto 958/92 fue el resultado de una transacción o negociación, entre los incumbentes principales (y que como tales tienen presencia preponderante en cámaras empresarias) y el Estado, ámbito en el que habría primado una postura favorable a la desregulación plena (en línea con la orientación general del Decreto 2284/91). Esta solución intermedia parece reflejar la expectativa por parte de los incumbentes de que este marco regulatorio permitiría mantener el control del sistema, en particular por parte de las empresas mayores.

El resultado, como vimos, no fue ése: el nuevo régimen en definitiva implicó la salida o absorción de todos los incumbentes de escala relevante. El aspecto que quizá no fue previsto es que existía un interés importante por parte de inversores externos en ingresar al AIP.

La experiencia argentina con la reforma introducida por el Decreto 958/92 parece sugerir entonces que bajo algunas circunstancias un resultado no sostenible es una posibilidad cierta; esto habría motivado la relativamente temprana suspensión del régimen, y habría sido también la razón por la que se previene y limita la flexibilidad tarifaria. Paradojalmente, por otro lado, esta liberalización culmina con una estructura empresarial más concentrada que la existente antes del referido Decreto.

Por otro lado, lo ocurrido a partir de 2009 – una flexibilización tarifaria sin libre entrada – parece haber tenido consecuencias contundentes: el crecimiento tarifario registrado fue virtualmente equivalente a lo máximo que permite la banda tarifaria⁴⁴. Esto sugiere que podría haber existido una suerte de colusión como mínimo tácita, sustentada y amparada en los incentivos generados por el diseño del mecanismo de ajuste adoptado por la normativa.

No debe sorprender este resultado. Estamos ante un sector fuertemente concentrado y con un evidente liderazgo, que opera además en un contexto que combina el mecanismo de

⁴⁴ El ajuste tarifario máximo posible habría sido de 10% trimestral, puesto que ésta era la banda máxima. En promedio, el ajuste fue de 9% trimestral.

bandas tarifarias y rigidez en la entrada. La competencia por precios está limitada legalmente bajo el argumento de que se asume automáticamente que se trata de una práctica de predación. Esto es así por definición de la norma, y no se relaciona en modo alguno con el concepto de práctica predatoria y su enfoque desde el punto de vista de la defensa de la competencia.

Este proceso tuvo además el agravante de que se trasladó al plano del convenio salarial, lo que supuso una rigidez considerable para retroceder sobre los incrementos tarifarios obtenidos. Esto pudo observarse en los últimos años, cuando se constató que el ajuste tarifario no podría continuar por el drenaje de demanda verificado. Esto imposibilitó un reajuste salarial que compensara el proceso inflacionario, puesto que comprometería la rentabilidad y sostenibilidad, y llevó al pago de subsidios en los corredores superpuestos a los servicios aéreos. De esta manera, la política de subsidios actuaría reforzando un esquema que favorece la coordinación de precios entre las firmas participantes de un mercado.

De ser acertado este diagnóstico, parece claro que el actual esquema no sería sostenible.

c) Opciones

Existen diversos escenarios regulatorios posibles, que van desde una regulación del tipo tradicional hasta la completa desregulación. Ellos son brevemente bosquejados a continuación⁴⁵.

Modelo 1 - Regulación tradicional: Se trata de una regulación relativamente estricta, basada en la figura de la concesión de servicio público. Sus principales características serían las siguientes:

- a. Determinación por parte de la autoridad de aplicación de la necesidad y sostenibilidad de las líneas de la red.
- b. Control a la entrada de operadores, apuntando a la sostenibilidad económica del conjunto de sistema.
- c. Fusión y absorción de empresas, e incorporación de nuevos inversores, liberadas, bajo condición del cumplimiento de estándares mínimos ante la autoridad (solventía, etc.).
- d. Regulación de tarifa por tasa de retorno o alguna forma de *price cap*; esta opción parece particularmente viable, atendiendo a que el sector no presenta un ritmo elevado de cambio tecnológico.
- e. Bandas tarifarias reducidas (similares a las actuales).
- f. Flexibilidad en términos de frecuencia y estacionalidad de los servicios, para atender los picos de demanda.
- g. En las renovaciones de los contratos de concesión, eventual prioridad al incumbente, en la medida en que haya cumplido razonablemente con los

⁴⁵ No haremos referencia aquí a las condiciones técnicas y de seguridad que debe cumplir el servicio, por cuanto es un tema independiente del marco regulatorio.

términos estipulados, habiendo sido sancionado sólo en grado de bajo a moderado.

- h. Opción de solicitar un canon de concesión, como parte de la oferta, a fin de solventar la explotación de eventuales líneas de baja rentabilidad, pero de interés social.

Esta alternativa requiere un activo seguimiento del Estado, a fin de controlar el cumplimiento de los servicios establecidos en la concesión. La experiencia indica que esta condición puede ser de cumplimiento difícil; la importante dispersión geográfica del AIP conspira con este propósito, que demanda inevitablemente apoyo por parte de las Provincias.

Modelo 2 - Regulación pasiva: Una variante de la anterior, más próxima a la existente antes de la reforma instituida por el Decreto 958/92, esto es, una regulación esencialmente pasiva. Los rasgos principales serían los siguientes:

- a. Definición de líneas por iniciativas de los operadores en forma preponderante; esto incluye la eventual baja de la línea o ajuste en su frecuencia.
- b. Control a la entrada de operadores, apuntando a la sostenibilidad económica del conjunto de sistema.
- c. Fusión y absorción de empresas, e incorporación de nuevos inversores, liberadas.
- d. Regulación de tarifa por tasa de retorno o alguna forma de *price cap*; esta opción parece particularmente viable, atendiendo a que el sector no presenta un ritmo elevado de cambio tecnológico.
- e. Tarifa con bandas relativamente amplias (en el orden de 20-25%)
- f. Flexibilidad en términos de frecuencia y estacionalidad de los servicios, para atender los picos de demanda.
- g. En las renovaciones de los contratos de concesión, prioridad asegurada al incumbente, en la medida en que haya cumplido razonablemente con los términos estipulados, habiendo sido sancionado sólo en grado de bajo a moderado.
- h. Opción de solicitar un canon de concesión, como parte de la oferta, a fin de solventar la explotación de eventuales líneas de baja rentabilidad, pero de interés social.

Aunque en grado menor que el escenario de regulación tradicional, esta opción demanda mayores capacidades por parte del sector público, con respecto a las existentes en el período anterior al Decreto 958/92.

Modelo 3 - Desregulación parcial: el enfoque general es el de permitir un ajuste descentralizado de la red, pero sin llevar liberar totalmente la entrada y salida, a fin de evitar inestabilidades y eventuales comportamientos predatorios. Esta propuesta retoma algunas características de la reforma implementada por el Decreto 958/92, pero limitando su alcance. A continuación se indican las características principales:

- a. Definición de líneas por iniciativas de los operadores en forma preponderante; esto incluye la eventual baja de la línea o ajuste en su frecuencia.

- b. Núcleo básico de líneas con prestación obligatoria, a partir del cual los prestadores pueden solicitar ampliaciones, que representarán un porcentaje determinado de su oferta actual (medida en vehículos-km). A fin de evitar la asimetría de escala, habrá un valor mínimo y máximo de ampliaciones. Este porcentaje regirá por un plazo de dos años; tentativamente, se propone un 25%. Una vez establecido, este incremento formará parte del núcleo básico.
- c. El operador podrá solicitar reducción de oferta de su núcleo básico, pero verá penalizada la posibilidad de solicitar ampliaciones.
- d. Fusión y absorción de empresas, e incorporación de nuevos inversores, liberadas.
- e. Regulación de tarifa por tasa de retorno o alguna forma de *price cap*; esta opción parece particularmente viable, atendiendo a que el sector no presenta un ritmo elevado de cambio tecnológico.
- f. Tarifa con bandas relativamente amplias (en el orden de 20-25%)
- g. Flexibilidad en términos de frecuencia y estacionalidad de los servicios, para atender los picos de demanda.
- h. En las renovaciones de los contratos de concesión, prioridad asegurada al incumbente, en la medida en que haya cumplido razonablemente con los términos estipulados, habiendo sido sancionado sólo en grado de bajo a moderado.

La demanda de actividad por parte del Estado es similar a la de la opción anterior, por cuanto requiere un monitoreo activo para asegurar el cumplimiento de los servicios incorporados al núcleo básico.

Modelo 4 - Desregulación plena: el abordaje general es el de permitir el ajuste descentralizado de la red, imponiendo un plazo mínimo de vigencia de las líneas propuestas para operar. Los lineamientos serán los siguientes:

- a. Asignación y sostenimiento de líneas por iniciativas de los operadores en forma excluyente; esto incluye la eventual baja de la línea o ajuste en su frecuencia.
- b. Prestación obligatoria durante un plazo mínimo, que podría estipularse en 9 meses (al igual que lo planteado por el Decreto 958/92)-
- c. Fusión y absorción de empresas, e incorporación de nuevos inversores, liberadas.
- d. Ausencia de regulación de tarifa, o eventual fijación por tasa de retorno o alguna forma de *price cap*, pero con bandas amplias (del orden de 25-30%);

La demanda de actividad por parte del Estado es moderada, una vez que se trata solamente de asegurar el cumplimiento del plazo de 9 meses de prestación de cada línea.

No es sencillo dirimir cuál marco regulatorio es más conveniente. La situación de la Argentina no es similar a la de los países desarrollados, donde el AIP tiene una franja relativamente acotada de desarrollo, dada la importante motorización individual y la existencia de alternativas con fuerte atractivo, como puede ser el transporte aéreo o ferroviario. En contextos de este tipo, la presencia de sustitutos bastante próximos permite plantear regímenes más bien desregulados: ni es posible que se abran nichos importantes de

explotación del poder de mercado, ni tampoco – dada la relativa rentabilidad del negocio – puede esperarse una “inundación inversora” con eventual potencial desestabilizador.

La experiencia abierta por el Decreto 958/92 puede ser considerada para el caso argentino como una suerte de testeo de la hipótesis de desregulación plena, habida cuenta de la activa creación de líneas de tráfico libre y la entrada de nuevos inversores. Contrariamente a lo ocurrido en otros países, esta experiencia desreguladora no parece haber sido sostenible. Esto parece haberse debido sobre todo a una circunstancia particular, y posiblemente no prevista por los incumbentes, como fue el fuerte interés de inversores externos. Por otro lado, los modos alternativos muestran un desarrollo inferior en el caso argentino, cuando comparados con los países más desarrollados; no existe la opción ferroviaria, y los niveles de motorización familiar son menores.

Es difícil brindar un pronóstico acerca de si el escenario posterior a la reforma de 1992 se repetiría en el caso de una apertura desreguladora. El sector se encuentra muy concentrado, y la gestión es razonablemente moderna y eficaz (frente a cierta “artesanía” de los incumbentes en la época del régimen cerrado). En estas circunstancias, una “inundación inversora” no parece ser el caso más esperable.

Por otra parte, la propia concentración actual sugiere avanzar con cierta cautela, si la pretensión es ir hacia un marco desregulado, para evitar posibles situaciones de explotación de poder de mercado. Pero está claro que el AIP debe marchar hacia un régimen más flexible, con relación al marco actual.

De allí que una sugerencia de sentido común sea la de implementar una desregulación parcial, en línea con lo planteado más arriba (Modelo 3), y luego “esperar y ver”, esto es, analizar los resultados y evaluar si es conveniente avanzar hacia un esquema más desregulado, o si por el contrario es más conveniente mantener un régimen mixto. Esta estrategia es relativamente demandante en términos de gestión del ente regulador, pero en menor grado que soluciones de regulación más tradicional (del tipo planteado por el Modelo 1).

Anexos

Anexo 1 – Detalle de empresas de AIP

Grupo	CODIGO	RAZON SOCIAL	PARQUE AUTOMOTOR INSCRIPTO
Aguila	6755	AGUILA DORADA BIS S.A.	50
Aguila	71	CAPITAL DEL MONTE VIAJES Y TURISMO S.R.L	10
Andesmar	107	AUTOTRANSPORTES ANDESMAR S.A.	213
Andesmar	453	C.O.I.T.R.A.M LTDA.	2
Andesmar	57	EL PINGUINO S.R.L.(*)	3
Andesmar	41	EMPRESA EL RAPIDO S.R.L.	42
Andesmar	229	EMPRESA SAN MARTIN S.R.L.	5
Andesmar	3568	TRAMAT S.A	98
Cata	69	COOP.AN.TTE.AU.PRO.SER.INT.C.A.T.A.INT.L	82
Cata	284	COOP.D/PROV.D/SER.RADIOMOV.D/MZA.LTDA(I)	3
Crucero	10	CRUCERO DEL NORTE S.R.L.	156
Crucero	4798	TRANSPORTE AUT PASAJ.EL PRACTICO S.R.L.	6
Crucero	89	TURISMO PARQUE S.R.L.	16
Flechabus	263	AUTOTRANSPORTES SAN JUAN S.A.	41
Flechabus	279	AUTOTTES. SAN JUAN-MAR DEL PLATA S.A.	51
Flechabus	103	CENTRAL ARGENTINO DE ROSARIO S.A. E/REC	6
Flechabus	3056	COOP.DE TRABAJO DE TTES. LA UNION LTDA.	14
Flechabus	50	DERUDDER HNOS S.R.L. FLECHA BUS	422
Flechabus	105	EL CONDOR S.R.L.	5
Flechabus	238	EMP.ARGENTINA DE SERV.PUBLICOS S.A.T.A.	71
Flechabus	208	EMP.DE TTES.SIE.DE CORDOBA S.A.C.I.I.Y A	35
Flechabus	632	EMPRESA ALMIRANTE GUILLERMO BROWN S.R.L.	43
Flechabus	278	EMPRESA CIUDAD DE GUALEGUAYCHU S.R.L.	51
Flechabus	20	EMPRESA EL NORTE BIS S.R.L.	25
Flechabus	232	EMPRESA GENERAL URQUIZA S.R.L.	154
Flechabus	295	EMPRESA GUTIERREZ S.R.L.	17
Flechabus	3	EMPRESA LA ESTRELLA S.R.L.	1
Flechabus	10214	EMPRESA MESSINA S.R.L.	8
Flechabus	45	EMPRESA PULLMAN GENERAL BELGRANO S.R.L.	75
Flechabus	270	EMPRESA RIO URUGUAY SRL (I)	3

Grupo	CODIGO	RAZON SOCIAL	PARQUE AUTOMOTOR INSCRIPTO
Flechabus	40	EMPRESA SAN JOSE S.A./ EN RECONOC.	116
Flechabus	56	EMPRESA TTE. AUTOMOTOR S.R.L.(E.T.A.)	15
Flechabus	6387	EXPRESO DOMINGUEZ VIAJES S.A.	2
Flechabus	273	EXPRESO ENCON S.R.L.	10
Flechabus	383	LA COSTERA CRIOLLA S.R.L.	28
Flechabus	14	LA VELOZ DEL NORTE S.A.	95
Flechabus	42	MONTICAS S.A.	41
Flechabus	9757	NUEVA CHEVALLIER S.A.	255
Flechabus	11219	NUEVA EMPRESA GODOY S.R.L.	10
Flechabus	37	ZENIT TRANSPORTE S.R.L.	42
Independiente	11205	25 DE AGOSTO TOUR S.R.L.	12
Independiente	46	AUTOTRANSPORTES SOCASA S.A.	21
Independiente	28	BALUT HERMANOS S.R.L.	70
Independiente	11335	BARREIRO, RICARDO FABIAN	5
Independiente	240	CAYETANO CARUSO S.A.	6
Independiente	276	COOP.D/SERV.P./TTAS.D/PAS.Y CARGAS SPORTMAN LTDA	9
Independiente	128	COOP.DE PROV.DE SERV.PARA TTAS.LA UNION LTDA (EN RECON)	8
Independiente	8556	COOPERATIVA DE TRABAJO RIO TURBIO LTDA.	6
Independiente	10638	E.C. LEADER S.R.L.	3
Independiente	281	EL COMETA S.R.L.	15
Independiente	8477	EL PORVENIR S.R.L.	3
Independiente	96	EL PRACTICO S.A.	37
Independiente	286	EL SANTIAGUEÑO S.R.L.	7
Independiente	235	EMP.DE OMNIB.SIERRAS CORDOBESAS S.A.(I)	9
Independiente	143	EMPRESA CEFERINO S.A.	12
Independiente	98	EMPRESA DE TRANSPORTE ACONQUIJA S.R.L.	23
Independiente	11	EMPRESA DEL SUR Y MEDIA AGUA S.A.	33
Independiente	424	EMPRESA EL INDIO S.A.(I)	3
Independiente	15	EMPRESA EL TURISTA S.R.L.	15
Independiente	479	EMPRESA GALVENSE SRL (I)	5
Independiente	12746	EMPRESA MAYO S.R.L.	4
Independiente	2	EMPRESA PUERTO TIROL S.R.L.	15
Independiente	13960	EMPRESA ROBLEDO S.R.L.	10

Grupo	CODIGO	RAZON SOCIAL	PARQUE AUTOMOTOR INSCRIPTO
Independiente	698	EMPRESA TRANSPORTE MORTEROS S.R.L.	11
Independiente	4355	EMPRESA VALLECITO S.R.L.	9
Independiente	32	EXPRESO ALBERINO S.A.	9
Independiente	459	EXPRESO DEL OESTE S.A	30
Independiente	265	EXPRESO RIO PARANA S.A.	9
Independiente	8711	EXPRESO SAN CRISTOBAL S.R.L.	1
Independiente	77	EXPRESO USPALLATA S.A.	8
Independiente	9737	FREDES TURISMO S.R.L.	10
Independiente	4	GENTY, ARTURO O. "VIAJES SENDAS"	3
Independiente	313	LA UNION S.R.L.	3
Independiente	785	MAR Y VALLE S.R.L.	4
Independiente	10365	MARGA S.A.	28
Independiente	49	PEHUENCHE S.A.	2
Independiente	274	PUERTO BLEST S.A	1
Independiente	258	RIO PARANA S.A.	10
Independiente	628	RODOLFO PARRA-TTE AUTOMOTOR PARRA	6
Independiente	109	RUTATLANTICA S.A.	21
Independiente	10215	SERGIO RICARDO BELLO TECNI-AUSTRAL	7
Independiente	288	SPESSOT OSVALDO (EMPRESA SILVIA)	21
Independiente	5	TIGERO, RICARDO DANTE	5
Independiente	7	TONY TUR S.A.	8
Independiente	5572	TRANSFER LINE S.A.	6
Independiente	3443	TRANSPORTE DE PASAJEROS EL TRIUNFO S.A.	5
Independiente	703	TRANSPORTES ANTONIO MANSILLA S.A.	1
Independiente	13	TRANSPORTES AUTOMOTORES 20 DE JUNIO S.A.	16
Independiente	35	TRANSPORTES UNIDOS DEL SUD S.R.L.	33
Plaza	248	DUMAS S.A (*)	21
Plaza	160	EL RAPIDO ARGENTINO CIA.M.O.S.A	36
Plaza	268	PLUS ULTRA S.A.(*)	37
Plaza	575	SITA S.A.(*)	48
Plaza	2076	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.	35
Plusmar	60	EL CONDOR EMPRESA DE TRANSPORTE S.A.	138
Plusmar	5783	MARILAO S.A.(*) EN RECONOC.	13

Grupo	CODIGO	RAZON SOCIAL	PARQUE AUTOMOTOR INSCRIPTO
Plusmar	27	TRANSPORTES AUTOMOTORES PLUSMAR S.A.	227
Pulqui	257	EL PULQUI S.R.L.	26
Pulqui	339	LA TOSTADENSE Y CIA S.R.L.	25
Rápido	224	CARLOS ALBERTO CARUSO Y COMPAÑIA S.R.L.	7
Rápido	31	EL RAPIDO S.A.	42
Río Uruguay	269	EMP.ASOC.CTRAL.ARG.S.R.L.Y EL DORADO SRL	34
Río Uruguay	7758	EMPRESA RIO URUGUAY S.R.L.	34
Romero	51	EMPRESA ITATI S.A(*)	12
Romero	150	EMPRESA ROMERO S.A.T.I.C.A. Y F.	20
Vía	367	ALBUS S.R.L.	13
Vía	108	EMPRESA DE TTES.DE PASAJEROS KO-KO S.R.L	14
Vía	12	EXPRESO TIGRE-IGUAZU S.R.L.	39
Vía	1640	GONZALEZ-TARABELLI S.A.	47
Vía	408	RUTAMAR S.R.L.	58
Vía	5961	SOL Y VALLES S.A.	7
Vía	291	TRANSPORTADORA PATAGONICA SA	6
Vía	253	TRANSPORTES DON OTTO S.A.	33
Vía	64	VIA BARILOCHE S.A.	134
VOSA	546	VERAYE OMNIBUS S.A. (V.O.S.A.)	53
Zbikowski	1055	CASIMIRO ZBIKOSKI S.A.	12
Zbikowski	18	EXPRESO SINGER S.A.T.	47
Zbikowski	48	TRANSPORTE TRES FRONTERAS S.A.(48)	5

Fuente: CNRT

Anexo 2 – Detalle de los Centros de Referencia identificados

Provincia	Centro de Referencia	Código
Buenos Aires	25 DE MAYO	BVM
Buenos Aires	9 DE JULIO	BNJ
Buenos Aires	AYACUCHO	BAY
Buenos Aires	AZUL	BAZ
Buenos Aires	BALCARCE	BBA
Buenos Aires	BENITO JUAREZ	BJU
Buenos Aires	BOLIVAR	BBO
Buenos Aires	BRAGADO	BBR
Buenos Aires	CHASCOMUS	BCH
Buenos Aires	CHIVILCOY	BCY
Buenos Aires	CORONEL DORREGO	BCD
Buenos Aires	CORONEL PRINGLES	BPR
Buenos Aires	CORONEL SUAREZ	BCS
Buenos Aires	DOLORES	BDO
Buenos Aires	G. BAHIA BLANCA	BBB
Buenos Aires	G. BUENOS AIRES	BGB
Buenos Aires	G. LA PLATA	BCP
Buenos Aires	GRAL. VILLEGAS	BGV
Buenos Aires	JUNIN	BJN
Buenos Aires	LAS FLORES	BLF
Buenos Aires	LINCOLN	BLI
Buenos Aires	LOBOS	BLO
Buenos Aires	MAR DEL PLATA	BMP
Buenos Aires	MERCEDES	BME
Buenos Aires	MIRAMAR	BMI
Buenos Aires	MUNIC. URBANO DE LA COSTA	BMC
Buenos Aires	NECOCHEA	BNE
Buenos Aires	OLAVARRIA	BOL
Buenos Aires	PEHUAJO	BPO
Buenos Aires	PERGAMINO	BPE
Buenos Aires	SALADILLO	BSA
Buenos Aires	SAN NICOLAS	BSN
Buenos Aires	SAN PEDRO	BSP
Buenos Aires	TANDIL	BTD

Provincia	Centro de Referencia	Código
Buenos Aires	TRENQUE LAUQUEN	BTL
Buenos Aires	TRES ARROYOS	BTA
Buenos Aires	VILLA GESELL	BVG
Buenos Aires	ZARATE	BZA
CABA	CAPITAL FEDERAL	CCP
Catamarca	S.F.V. DE CATAMARCA	KCP
Chaco	PRES. ROQUE SAENZ PEÑA	HSP
Chaco	RESISTENCIA	HCP
Chaco	SAN MARTIN	HSM
Chaco	VILLA ANGELA	HVA
Chubut	ESQUEL	UES
Chubut	PTO. MADRYN	UPM
Chubut	TRELEW	UTR
Córdoba	BELL VILLE	XBV
Córdoba	DEAN FUNES	XDF
Córdoba	G. CORDOBA	XCP
Córdoba	LABOULAYE	XLA
Córdoba	LAS VARILLAS	XLV
Córdoba	RIO CUARTO	XRC
Córdoba	RIO TERCERO	XRT
Córdoba	SAN FRANCISCO	XSF
Córdoba	V. CARLOS PAZ/CRUZ DEL EJ	XPU
Córdoba	VILLA DEL ROSARIO	XVR
Córdoba	VILLA DOLORES	XVD
Córdoba	VILLA MARIA	XVM
Corrientes	BELLA VISTA	WBV
Corrientes	CORRIENTES	WCP
Corrientes	CURUZU CUATIA	WCC
Corrientes	ESQUINA	WES
Corrientes	GOYA	WGO
Corrientes	MERCEDES	WME
Corrientes	PASO DE LOS LIBRES	WPL
Corrientes	SANTO TOME	WST
Entre Ríos	COLON	ECN
Entre Ríos	CONCEP. DEL URUGUAY	ECU
Entre Ríos	CONCORDIA	ECO

Provincia	Centro de Referencia	Código
Entre Ríos	FEDERAL	EFE
Entre Ríos	GUALEGUAY	EGY
Entre Ríos	GUALEGUAYCHU	EGU
Entre Ríos	LA PAZ	ELP
Entre Ríos	PARANA	ECP
Entre Ríos	VICTORIA	EVI
Entre Ríos	VILLAGUAY	EVY
Formosa	CLORINDA	PCL
Formosa	FORMOSA	PCP
Jujuy	LA QUIACA	YLQ
Jujuy	LIB. SAN MARTIN	YSM
Jujuy	SAN PEDRO	YSP
Jujuy	SAN SALV. DE JUJUY	YCP
La Pampa	GRAL. PICO	LGP
La Pampa	SANTA ROSA	LCP
La Rioja	CHILECITO	FCH
La Rioja	LA RIOJA	FCP
Mendoza	G. MENDOZA	MCP
Mendoza	GRAL. ALVEAR	MGA
Mendoza	SAN MARTIN	MSM
Mendoza	SAN RAFAEL	MSR
Misiones	EL DORADO	NEL
Misiones	OBERA	NOB
Misiones	POSADAS	NCP
Misiones	PUERTO IGUAZU	NPI
Neuquén	CUTRAL CO	QCC
Neuquén	NEUQUEN	QCP
Neuquén	SAN MARTIN DE LOS ANDES	QMA
Neuquén	ZAPALA	QZA
Río Negro	CATRIEL	RCA
Río Negro	CHOELE CHOEL	RCC
Río Negro	GRAL. ROCA	RGR
Río Negro	S.CARLOS DE BARILOCHE	RBA
Río Negro	SAN ANTONIO OESTE	RSA
Río Negro	VIEDMA	RCP
Río Negro	VILLA REGINA	RVR

Provincia	Centro de Referencia	Código
Salta	METAN	AME
Salta	S. RAMON DE LA NUEVA ORAN	AOR
Salta	SALTA	ACP
Salta	TARTAGAL	ATA
San Juan	G. SAN JUAN	JCP
San Luis	SAN LUIS	DCP
San Luis	VILLA MERCEDES	DME
Santa Cruz	CALETA OLIVIA	ZCO
Santa Cruz	PICO TRUNCADO	ZPT
Santa Cruz	RIO GALLEGOS	ZCP
Santa Fe	CAÑADA DE GOMEZ	SCG
Santa Fe	CERES	SCE
Santa Fe	G. ROSARIO	SRO
Santa Fe	GALVEZ	SGA
Santa Fe	RAFAELA	SRA
Santa Fe	RECONQUISTA	SRE
Santa Fe	RUFINO	SRU
Santa Fe	SAN CRISTOBAL	SSC
Santa Fe	SAN JUSTO	SSJ
Santa Fe	SANTA FE	SCP
Santa Fe	TOSTADO	STO
Santa Fe	VENADO TUERTO	SVT
Santiago del Estero	ANATUYA	GAN
Santiago del Estero	FRIAS	GFR
Santiago del Estero	QUIMILI	GQU
Santiago del Estero	SANT. DEL ESTERO	GCP
Santiago del Estero	TERMAS DE RIO HONDO	GRH
Tierra del Fuego	RIO GRANDE	VRG
Tierra del Fuego	USHUAIA	VCP
Tucumán	COMODORO RIVADAVIA	UCR
Tucumán	CONCEPCION	TCO
Tucumán	G.S.M. DE TUCUMAN	TCP

Anexo 3 – IHH y participaciones por mercado

Mercado	Grupo	IHH	Part.	IHH MDO
BAHIA BLANCA-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total BAHIA BLANCA-MENDOZA		1,00	100,00%	
BAHIA BLANCA-NEUQUEN	ANDESMAR-Grupo	0,01	8,33%	0,58
BAHIA BLANCA-NEUQUEN	CRUCERO-Grupo	0,01	8,33%	0,58
BAHIA BLANCA-NEUQUEN	RAPIDO-Grupo	0,01	8,33%	0,58
BAHIA BLANCA-NEUQUEN	VIA-Grupo	0,56	75,00%	0,58
Total BAHIA BLANCA-NEUQUEN		0,58	100,00%	
BAHIA BLANCA-RUFINO	CAYETANO CARUSO S.A." CTRAL ARGENTINO"-Ind.	0,06	25,00%	0,63
BAHIA BLANCA-RUFINO	RAPIDO-Grupo	0,56	75,00%	0,63
Total BAHIA BLANCA-RUFINO		0,63	100,00%	
BAHIA BLANCA-VIDDMA	ANDESMAR-Grupo	0,09	30,77%	0,34
BAHIA BLANCA-VIDDMA	CAYETANO CARUSO S.A." CTRAL ARGENTINO"-Ind.....	0,01	7,69%	0,34
BAHIA BLANCA-VIDDMA	PLUSMAR-Grupo	0,02	15,38%	0,34
BAHIA BLANCA-VIDDMA	VIA-Grupo	0,21	46,15%	0,34
Total BAHIA BLANCA-VIDDMA		0,34	100,00%	
BENITO JUAREZ-CHOELE CHOEL	VIA-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total BENITO JUAREZ-CHOELE CHOEL		1,00	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	CRUCERO-Grupo	0,00	3,57%	0,43
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	FLECHABUS-Grupo	0,33	57,14%	0,43
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	PLAZA-Grupo	0,00	3,57%	0,43
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	ROMERO-Grupo	0,00	3,57%	0,43
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	VIA-Grupo	0,10	32,14%	0,43
Total CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA		0,43	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	EL PRACTICO S.A.- Ind.....	0,01	8,08%	0,48
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	EMPRESA EL TURISTA S.R.L.- Ind.....	0,00	6,06%	0,48
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,46	67,68%	0,48
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,01	12,12%	0,48
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	TIGERO, RICARDO DANTE- Ind.....	0,00	2,02%	0,48
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	VIA-Grupo	0,00	4,04%	0,48
Total CAPITAL FEDERAL-CORDOBA		0,48	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	CRUCERO-Grupo	0,00	5,80%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	EL COMETA S.R.L.- Ind.....	0,00	5,80%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	FLECHABUS-Grupo	0,22	46,38%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	PULQUI-Grupo	0,02	13,04%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	ROMERO-Grupo	0,04	20,29%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	RUTATLANTICA S.A.- Ind.....	0,00	2,90%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	SPESSOT OSVALDO (EMPRESA SILVIA)- Ind.....	0,00	2,90%	0,28
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	VIA-Grupo	0,00	2,90%	0,28
Total CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES		0,28	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	CRUCERO-Grupo	0,02	13,79%	0,27
CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	EL COMETA S.R.L.- Ind.....	0,00	6,90%	0,27
CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	FLECHABUS-Grupo	0,17	41,38%	0,27
CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	PULQUI-Grupo	0,06	24,14%	0,27

CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	ROMERO-Grupo	0,02	13,79%	0,27
Total CAPITAL FEDERAL-FORMOSA		0,27	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-GALVEZ				
CAPITAL FEDERAL-GALVEZ	FLECHABUS-Grupo	0,56	75,00%	0,63

Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
CAPITAL FEDERAL-GALVEZ	PULQUI-Grupo	0,06	25,00%	0,63
Total CAPITAL FEDERAL-GALVEZ		0,63	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,05	23,08%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	CATA-Grupo	0,05	23,08%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	CAYETANO CARUSO S.A." CTRAL ARGENTINO"- Ind.....	0,00	5,13%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,21%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	GENTY, ARTURO O. "VIAJES SENDAS"- Ind.....	0,00	5,13%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	PLAZA-Grupo	0,00	0,00%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	Pool de Cuyo	0,00	5,13%	0,20
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	VIA-Grupo	0,01	10,26%	0,20
Total CAPITAL FEDERAL-MENDOZA		0,20	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-MERCEDES	CRUCERO-Grupo	0,01	8,33%	0,45
CAPITAL FEDERAL-MERCEDES	FLECHABUS-Grupo	0,39	62,50%	0,45
CAPITAL FEDERAL-MERCEDES	ROMERO-Grupo	0,04	20,83%	0,45
CAPITAL FEDERAL-MERCEDES	VIA-Grupo	0,01	8,33%	0,45
Total CAPITAL FEDERAL-MERCEDES		0,45	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-PARANA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total CAPITAL FEDERAL-PARANA		1,00	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	CRUCERO-Grupo	0,10	32,14%	0,25
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	PLAZA-Grupo	0,00	3,57%	0,25
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	RÍO URUGUAY-Grupo	0,03	17,86%	0,25
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	ROMERO-Grupo	0,03	17,86%	0,25
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	VIA-Grupo	0,08	28,57%	0,25
Total CAPITAL FEDERAL-POSADAS		0,25	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	CRUCERO-Grupo	0,00	4,55%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	EL COMETA S.R.L.- Ind.....	0,00	4,55%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	PULQUI-Grupo	0,03	18,18%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	ROMERO-Grupo	0,02	13,64%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	RUTATLANTICA S.A.- Ind.....	0,00	2,27%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	SPESSOT OSVALDO (EMPRESA SILVIA)- Ind.....	0,00	2,27%	0,31
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	VIA-Grupo	0,00	4,55%	0,31
Total CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA		0,31	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	CAYETANO CARUSO S.A." CTRAL ARGENTINO"- Ind.....	0,00	2,86%	0,53
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	EMP.DE OMNIB.SIERRAS CORDOBESAS S.A.- Ind.....	0,01	8,57%	0,53
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	EXPRESO DEL OESTE S.A.- Ind.....	0,01	11,43%	0,53
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	FLECHABUS-Grupo	0,51	71,43%	0,53
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	PLAZA-Grupo	0,00	5,71%	0,53
Total CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO		0,53	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-SAN SALVADOR DE JUJUY	ANDESMAR-Grupo	0,01	10,00%	0,42
CAPITAL FEDERAL-SAN SALVADOR DE JUJUY	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,16	40,00%	0,42
CAPITAL FEDERAL-SAN SALVADOR DE JUJUY	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,42
Total CAPITAL FEDERAL-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,42	100,00%	
CAPITAL FEDERAL-VIDEAMA	ANDESMAR-Grupo	0,02	14,29%	0,30
CAPITAL FEDERAL-VIDEAMA	EMPRESA CEFERINO S.A.-	0,00	0,00%	0,30

	Ind.....				
	FREDES	TURISMO	S.R.L.-		
CAPITAL FEDERAL-VIEDMA	Ind.....			0,05	21,43%
CAPITAL FEDERAL-VIEDMA	PLUSMAR-Grupo			0,05	21,43%
CAPITAL FEDERAL-VIEDMA	VIA-Grupo			0,18	42,86%
					0,30
					0,30
					0,30

Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
Total CAPITAL FEDERAL-VIEDMA		0,30	100,00%	
CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	ANDESMAR-Grupo	0,08	28,57%	0,33
CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	EMPRESA DE TRANSPORTE ACONQUIJA S.R.L.- Ind.....	0,05	21,43%	0,33
CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo	0,20	45,24%	0,33
CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VIA-Grupo	0,00	4,76%	0,33
Total CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN		0,33	100,00%	
CHOELE CHOEL-PUERTO MADRYN	ANDESMAR-Grupo	0,25	50,00%	0,50
CHOELE CHOEL-PUERTO MADRYN	VIA-Grupo	0,25	50,00%	0,50
Total CHOELE CHOEL-PUERTO MADRYN		0,50	100,00%	
CONCORDIA-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total CONCORDIA-CORDOBA		1,00	100,00%	
CONCORDIA-CORRIENTES	CRUCERO-Grupo	0,02	12,50%	0,44
CONCORDIA-CORRIENTES	FLECHABUS-Grupo	0,39	62,50%	0,44
CONCORDIA-CORRIENTES	ROMERO-Grupo	0,02	12,50%	0,44
CONCORDIA-CORRIENTES	VIA-Grupo	0,02	12,50%	0,44
Total CONCORDIA-CORRIENTES		0,44	100,00%	
CONCORDIA-FORMOSA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total CONCORDIA-FORMOSA		1,00	100,00%	
CONCORDIA-MERCEDES	FLECHABUS-Grupo	0,56	75,00%	0,59
CONCORDIA-MERCEDES	ROMERO-Grupo	0,02	12,50%	0,59
CONCORDIA-MERCEDES	VIA-Grupo	0,02	12,50%	0,59
Total CONCORDIA-MERCEDES		0,59	100,00%	
CONCORDIA-RESISTENCIA	CRUCERO-Grupo	0,02	15,38%	0,53
CONCORDIA-RESISTENCIA	FLECHABUS-Grupo	0,48	69,23%	0,53
CONCORDIA-RESISTENCIA	VIA-Grupo	0,02	15,38%	0,53
Total CONCORDIA-RESISTENCIA		0,53	100,00%	
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	ANDESMAR-Grupo	0,04	19,35%	0,23
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,02	12,90%	0,23
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	FLECHABUS-Grupo	0,10	32,26%	0,23
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	PLAZA-Grupo	0,05	22,58%	0,23
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	VIA-Grupo	0,02	12,90%	0,23
Total CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,23	100,00%	
ELDORADO-PASO DE LOS LIBRES	PLAZA-Grupo	0,04	18,75%	0,38
ELDORADO-PASO DE LOS LIBRES	ROMERO-Grupo	0,25	50,00%	0,38
ELDORADO-PASO DE LOS LIBRES	VIA-Grupo	0,10	31,25%	0,38
Total ELDORADO-PASO DE LOS LIBRES		0,38	100,00%	
FORMOSA-ROSARIO	ANDESMAR-Grupo	0,02	15,38%	0,41
FORMOSA-ROSARIO	FLECHABUS-Grupo	0,09	30,77%	0,41
FORMOSA-ROSARIO	PULQUI-Grupo	0,29	53,85%	0,41
Total FORMOSA-ROSARIO		0,41	100,00%	
GUALEGUAYCHU-CORRIENTES	CRUCERO-Grupo	0,03	18,18%	0,47
GUALEGUAYCHU-CORRIENTES	FLECHABUS-Grupo	0,40	63,64%	0,47
GUALEGUAYCHU-CORRIENTES	VIA-Grupo	0,03	18,18%	0,47
Total GUALEGUAYCHU-CORRIENTES		0,47	100,00%	
GUALEGUAYCHU-MERCEDES	FLECHABUS-Grupo	0,64	80,00%	0,68
GUALEGUAYCHU-MERCEDES	VIA-Grupo	0,04	20,00%	0,68
Total GUALEGUAYCHU-MERCEDES		0,68	100,00%	
JUNIN-SAN LUIS	ANDESMAR-Grupo	0,11	33,33%	0,33

Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
JUNIN-SAN LUIS	CATA-Grupo	0,11	33,33%	0,33
JUNIN-SAN LUIS	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,33
Total JUNIN-SAN LUIS		0,33	100,00%	
LA PLATA-CONCORDIA	FLECHABUS-Grupo	0,09	30,00%	0,38
LA PLATA-CONCORDIA	ROMERO-Grupo	0,04	20,00%	0,38
LA PLATA-CONCORDIA	VIA-Grupo	0,25	50,00%	0,38
Total LA PLATA-CONCORDIA		0,38	100,00%	
LA PLATA-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,25	50,00%	0,50
LA PLATA-MENDOZA	CAYETANO CARUSO S.A." CTRLAL ARGENTINO"- Ind.....	0,25	50,00%	0,50
Total LA PLATA-MENDOZA		0,50	100,00%	
LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	ANDESMAR-Grupo	0,15	38,71%	0,35
LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	EMPRESA DE TRANSPORTE ACONQUIJA S.R.L.- Ind.....	0,02	12,90%	0,35
LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo	0,18	41,94%	0,35
LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VIA-Grupo	0,00	6,45%	0,35
Total LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN		0,35	100,00%	
LA RIOJA-SAN SALVADOR DE JUJUY	ANDESMAR-Grupo	0,69	83,33%	0,72
LA RIOJA-SAN SALVADOR DE JUJUY	VIA-Grupo	0,03	16,67%	0,72
Total LA RIOJA-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,72	100,00%	
LAS FLORES-COMODORO RIVADAVIA	ANDESMAR-Grupo	0,16	40,00%	0,36
LAS FLORES-COMODORO RIVADAVIA	PLUSMAR-Grupo	0,04	20,00%	0,36
LAS FLORES-COMODORO RIVADAVIA	VIA-Grupo	0,16	40,00%	0,36
Total LAS FLORES-COMODORO RIVADAVIA		0,36	100,00%	
MAR DEL PLATA-CORDOBA	EL RAPIDO SA	0,25	50,00%	0,50
MAR DEL PLATA-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,25	50,00%	0,50
Total MAR DEL PLATA-CORDOBA		0,50	100,00%	
MAR DEL PLATA-GENERAL ROCA	VIA-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total MAR DEL PLATA-GENERAL ROCA		1,00	100,00%	
MAR DEL PLATA-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,16	40,00%	0,36
MAR DEL PLATA-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,16	40,00%	0,36
MAR DEL PLATA-MENDOZA	PLAZA-Grupo	0,04	20,00%	0,36
Total MAR DEL PLATA-MENDOZA		0,36	100,00%	
MAR DEL PLATA-SAN CARLOS DE BARILOCHE	VIA-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total MAR DEL PLATA-SAN CARLOS DE BARILOCHE		1,00	100,00%	
MAR DEL PLATA-SAN JUAN	ANDESMAR-Grupo	0,16	40,00%	0,52
MAR DEL PLATA-SAN JUAN	FLECHABUS-Grupo	0,36	60,00%	0,52
Total MAR DEL PLATA-SAN JUAN		0,52	100,00%	
MAR DEL PLATA-SAN LUIS	ANDESMAR-Grupo	0,25	50,00%	0,50
MAR DEL PLATA-SAN LUIS	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,50
MAR DEL PLATA-SAN LUIS	GENTY, ARTURO O. "VIAJES SENDAS"- Ind.....			0,50
Total MAR DEL PLATA-SAN LUIS		0,50	100,00%	
MENDOZA-CORDOBA	ANDESMAR-Grupo	0,09	30,30%	0,29
MENDOZA-CORDOBA	CATA-Grupo	0,03	18,18%	0,29
MENDOZA-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,16	39,39%	0,29
MENDOZA-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,01	12,12%	0,29
Total MENDOZA-CORDOBA		0,29	100,00%	
MENDOZA-CORRIENTES	ANDESMAR-Grupo	0,25	50,00%	0,50
MENDOZA-CORRIENTES	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,50

Total MENDOZA-CORRIENTES		0,50	100,00%	
Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
MENDOZA-LABOULAYE	ANDESMAR-Grupo	0,11	33,33%	0,33
MENDOZA-LABOULAYE	CATA-Grupo	0,11	33,33%	0,33
MENDOZA-LABOULAYE	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,33
Total MENDOZA-LABOULAYE		0,33	100,00%	
MENDOZA-NEUQUEN	ANDESMAR-Grupo	0,34	57,89%	0,40
MENDOZA-NEUQUEN	CATA-Grupo	0,01	10,53%	0,40
MENDOZA-NEUQUEN	EMPRESA DEL SUR Y MEDIA AGUA S.A.- Ind.....	0,04	21,05%	0,40
MENDOZA-NEUQUEN	FLECHABUS-Grupo	0,01	10,53%	0,40
Total MENDOZA-NEUQUEN		0,40	100,00%	
MENDOZA-RIO CUARTO	ANDESMAR-Grupo	0,08	27,59%	0,26
MENDOZA-RIO CUARTO	CATA-Grupo	0,02	13,79%	0,26
MENDOZA-RIO CUARTO	CAYETANO CARUSO S.A." CTRAL ARGENTINO"- Ind.....	0,01	10,34%	0,26
MENDOZA-RIO CUARTO	FLECHABUS-Grupo	0,14	37,93%	0,26
MENDOZA-RIO CUARTO	PLAZA-Grupo	0,01	10,34%	0,26
Total MENDOZA-RIO CUARTO		0,26	100,00%	
MENDOZA-TRELEW	ANDESMAR-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total MENDOZA-TRELEW		1,00	100,00%	
NEUQUEN-CATRIEL	ANDESMAR-Grupo	0,11	33,33%	0,31
NEUQUEN-CATRIEL	CATA-Grupo	0,00	4,76%	0,31
NEUQUEN-CATRIEL	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,31
NEUQUEN-CATRIEL	VIA-Grupo	0,08	28,57%	0,31
Total NEUQUEN-CATRIEL		0,31	100,00%	
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	ANDESMAR-Grupo	0,02	12,50%	0,35
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	FLECHABUS-Grupo	0,04	18,75%	0,35
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	PLAZA-Grupo	0,00	6,25%	0,35
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	PLUSMAR-Grupo	0,28	53,13%	0,35
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	VIA-Grupo	0,01	9,38%	0,35
Total OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL		0,35	100,00%	
PARANA-CORDOBA	EL PRACTICO S.A.- Ind.....	0,09	30,77%	0,33
PARANA-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,18	42,31%	0,33
PARANA-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,00	3,85%	0,33
PARANA-CORDOBA	ROMERO-Grupo	0,05	23,08%	0,33
Total PARANA-CORDOBA		0,33	100,00%	
PARANA-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,44	66,67%	0,56
PARANA-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,56
Total PARANA-MENDOZA		0,56	100,00%	
PARANA-NEUQUEN	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total PARANA-NEUQUEN		1,00	100,00%	
PARANA-RAFAELA	EL PRACTICO S.A.- Ind.....	0,25	50,00%	0,50
PARANA-RAFAELA	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,50
Total PARANA-RAFAELA		0,50	100,00%	
PARANA-SAN CARLOS DE BARILOCHE	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total PARANA-SAN CARLOS DE BARILOCHE		1,00	100,00%	
PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	ANDESMAR-Grupo	0,01	7,41%	0,31
PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	EL PRACTICO S.A.- Ind.....	0,09	29,63%	0,31

PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	FLECHABUS-Grupo	0,20	44,44%	0,31
PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	PLAZA-Grupo	0,00	3,70%	0,31
PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	ROMERO-Grupo	0,02	14,81%	0,31

Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
Total PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)		0,31	100,00%	
PERGAMINO-VILLA MERCEDES	CAYETANO CARUSO S.A." CTRL ARGENTINO"- Ind.....	0,06	25,00%	0,63
PERGAMINO-VILLA MERCEDES	FLECHABUS-Grupo	0,56	75,00%	0,63
Total PERGAMINO-VILLA MERCEDES		0,63	100,00%	
POSADAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	ANDESMAR-Grupo	0,11	33,33%	0,33
POSADAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,33
POSADAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VOSA-Grupo	0,11	33,33%	0,33
Total POSADAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN		0,33	100,00%	
POSADAS-SANTA FE	CRUCERO-Grupo	0,09	29,17%	0,27
POSADAS-SANTA FE	PLAZA-Grupo	0,00	4,17%	0,27
POSADAS-SANTA FE	RÍO URUGUAY-Grupo	0,11	33,33%	0,27
POSADAS-SANTA FE	ROMERO-Grupo	0,06	25,00%	0,27
POSADAS-SANTA FE	VIA-Grupo	0,01	8,33%	0,27
Total POSADAS-SANTA FE		0,27	100,00%	
QUIMILI-PRESIDENCIA ROQUE SAENZ PEÑA	ANDESMAR-Grupo	0,08	28,57%	0,35
QUIMILI-PRESIDENCIA ROQUE SAENZ PEÑA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,57%	0,35
QUIMILI-PRESIDENCIA ROQUE SAENZ PEÑA	VOSA-Grupo	0,18	42,86%	0,35
Total QUIMILI-PRESIDENCIA ROQUE SAENZ PEÑA		0,35	100,00%	
QUIMILI-RESISTENCIA	ANDESMAR-Grupo	0,18	42,86%	0,35
QUIMILI-RESISTENCIA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,57%	0,35
QUIMILI-RESISTENCIA	VOSA-Grupo	0,08	28,57%	0,35
Total QUIMILI-RESISTENCIA		0,35	100,00%	
RESISTENCIA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	ANDESMAR-Grupo	0,25	50,00%	0,38
RESISTENCIA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo	0,06	25,00%	0,38
RESISTENCIA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VOSA-Grupo	0,06	25,00%	0,38
Total RESISTENCIA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN		0,38	100,00%	
RIO CUARTO-CALETA OLIVIA	ANDESMAR-Grupo	0,56	75,00%	0,63
RIO CUARTO-CALETA OLIVIA	VIA-Grupo	0,06	25,00%	0,63
Total RIO CUARTO-CALETA OLIVIA		0,63	100,00%	
ROSARIO-CALETA OLIVIA	CAYETANO CARUSO S.A." CTRL ARGENTINO"- Ind.....	1,00	100,00%	1,00
Total ROSARIO-CALETA OLIVIA		1,00	100,00%	
ROSARIO-ESQUINA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total ROSARIO-ESQUINA		1,00	100,00%	
ROSARIO-RIO CUARTO	ANDESMAR-Grupo	0,03	18,18%	0,37
ROSARIO-RIO CUARTO	CAYETANO CARUSO S.A." CTRL ARGENTINO"- Ind.....	0,01	9,09%	0,37
ROSARIO-RIO CUARTO	EMPRESA DEL SUR Y MEDIA AGUA S.A.- Ind.....	0,03	18,18%	0,37
ROSARIO-RIO CUARTO	FLECHABUS-Grupo	0,30	54,55%	0,37
Total ROSARIO-RIO CUARTO		0,37	100,00%	
SALTA-COMODORO RIVADAVIA	ANDESMAR-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SALTA-COMODORO RIVADAVIA		1,00	100,00%	
SALTA-CORRIENTES	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SALTA-CORRIENTES		1,00	100,00%	
SALTA-LA RIOJA	ANDESMAR-Grupo	0,51	71,43%	0,59
SALTA-LA RIOJA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,57%	0,59
Total SALTA-LA RIOJA		0,59	100,00%	
SALTA-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,73	85,71%	0,76

SALTA-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,02	14,29%	0,76
Total SALTA-MENDOZA		0,76	100,00%	
Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
SALTA-RESISTENCIA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SALTA-RESISTENCIA		1,00	100,00%	
SALTA-RIO GALLEGOS	ANDESMAR-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SALTA-RIO GALLEGOS		1,00	100,00%	
SAN CARLOS DE BARILOCHE-ROSARIO	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SAN CARLOS DE BARILOCHE-ROSARIO		1,00	100,00%	
SAN JUAN-CORDOBA	AUTOTRANSPORTES SOCASA S.A.- Ind.....	0,08	28,57%	0,27
SAN JUAN-CORDOBA	CATA-Grupo	0,08	28,57%	0,27
SAN JUAN-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,57%	0,27
SAN JUAN-CORDOBA	TRANSPORTES AUTOMOTORES 20 DE JUNIO S.A.- Ind.....	0,02	14,29%	0,27
Total SAN JUAN-CORDOBA		0,27	100,00%	
SAN JUAN-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,02	14,71%	0,31
SAN JUAN-MENDOZA	CATA-Grupo	0,02	14,71%	0,31
SAN JUAN-MENDOZA	EMPRESA DEL SUR Y MEDIA AGUA S.A.- Ind.....	0,22	47,06%	0,31
SAN JUAN-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,04	20,59%	0,31
SAN JUAN-MENDOZA	VIA-Grupo	0,00	2,94%	0,31
Total SAN JUAN-MENDOZA		0,31	100,00%	
SAN JUAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	ANDESMAR-Grupo	0,69	83,33%	0,72
SAN JUAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	VIA-Grupo	0,03	16,67%	0,72
Total SAN JUAN-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,72	100,00%	
SAN LUIS-CORDOBA	ANDESMAR-Grupo	0,07	25,81%	0,30
SAN LUIS-CORDOBA	CATA-Grupo	0,00	6,45%	0,30
SAN LUIS-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,20	45,16%	0,30
SAN LUIS-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,03	16,13%	0,30
SAN LUIS-CORDOBA	TRANSPORTES UNIDOS DEL SUD S.R.L.- Ind.....	0,00	6,45%	0,30
Total SAN LUIS-CORDOBA		0,30	100,00%	
SAN LUIS-MENDOZA	ANDESMAR-Grupo	0,13	36,51%	0,26
SAN LUIS-MENDOZA	CATA-Grupo	0,04	19,05%	0,26
SAN LUIS-MENDOZA	CAYETANO CARUSO S.A." CTRL ARGENTINO"- Ind.....	0,00	4,76%	0,26
SAN LUIS-MENDOZA	FLECHABUS-Grupo	0,08	28,57%	0,26
SAN LUIS-MENDOZA	PLAZA-Grupo	0,00	4,76%	0,26
SAN LUIS-MENDOZA	VIA-Grupo	0,00	6,35%	0,26
Total SAN LUIS-MENDOZA		0,26	100,00%	
SAN LUIS-RIO CUARTO	ANDESMAR-Grupo	0,05	22,86%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	CATA-Grupo	0,00	5,71%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	CAYETANO CARUSO S.A." CTRL ARGENTINO"- Ind.....	0,01	8,57%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	EMPRESA DEL SUR Y MEDIA AGUA S.A.- Ind.....	0,00	5,71%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	FLECHABUS-Grupo	0,18	42,86%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	PLAZA-Grupo	0,01	8,57%	0,26
SAN LUIS-RIO CUARTO	TRANSPORTES UNIDOS DEL SUD S.R.L.- Ind.....	0,00	5,71%	0,26
Total SAN LUIS-RIO CUARTO		0,26	100,00%	
SAN LUIS-RUFINO	ANDESMAR-Grupo	0,08	28,57%	0,35
SAN LUIS-RUFINO	CATA-Grupo	0,08	28,57%	0,35

SAN LUIS-RUFINO	FLECHABUS-Grupo	0,18	42,86%	0,35
Total SAN LUIS-RUFINO		0,35	100,00%	
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-COMODORO RIVADAVIA	ANDESMAR-Grupo	0,51	71,43%	0,59
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-COMODORO RIVADAVIA	VIA-Grupo	0,08	28,57%	0,59

Mercado	Grupo	IHH	Part	IHH MDO
Total SAN MIGUEL DE TUCUMAN-COMODORO RIVADAVIA		0,59	100,00%	
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-TRELEW	ANDESMAR-Grupo	0,51	71,43%	0,59
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-TRELEW	VIA-Grupo	0,08	28,57%	0,59
Total SAN MIGUEL DE TUCUMAN-TRELEW		0,59	100,00%	
SAN NICOLAS-CATAMARCA	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SAN NICOLAS-CATAMARCA		1,00	100,00%	
SAN NICOLAS-RESISTENCIA	PULQUI-Grupo	0,51	71,43%	0,59
SAN NICOLAS-RESISTENCIA	VIA-Grupo	0,08	28,57%	0,59
Total SAN NICOLAS-RESISTENCIA		0,59	100,00%	
SAN NICOLAS-SAN CARLOS DE BARILOCHE	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SAN NICOLAS-SAN CARLOS DE BARILOCHE		1,00	100,00%	
SAN NICOLAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,02	13,79%	0,44
SAN NICOLAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo	0,34	58,62%	0,44
SAN NICOLAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VOSA-Grupo	0,08	27,59%	0,44
Total SAN NICOLAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN		0,44	100,00%	
SAN NICOLAS-SAN SALVADOR DE JUJUY	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,25	50,00%	0,50
SAN NICOLAS-SAN SALVADOR DE JUJUY	FLECHABUS-Grupo	0,25	50,00%	0,50
Total SAN NICOLAS-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,50	100,00%	
SAN PEDRO (BUENOS AIRES)-DEAN FUNES	FLECHABUS-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SAN PEDRO (BUENOS AIRES)-DEAN FUNES		1,00	100,00%	
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-CORDOBA	FLECHABUS-Grupo	0,36	60,00%	0,52
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-CORDOBA	PLAZA-Grupo	0,16	40,00%	0,52
Total SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-CORDOBA		0,52	100,00%	
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	ANDESMAR-Grupo	0,02	15,38%	0,34
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,21	46,15%	0,34
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	FLECHABUS-Grupo	0,09	30,77%	0,34
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	PLAZA-Grupo	0,01	7,69%	0,34
Total SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY		0,34	100,00%	
SANTIAGO DEL ESTERO-CATAMARCA	ANDESMAR-Grupo	1,00	100,00%	1,00
Total SANTIAGO DEL ESTERO-CATAMARCA		1,00	100,00%	
SANTIAGO DEL ESTERO-POSADAS	ANDESMAR-Grupo	0,11	33,33%	0,33
SANTIAGO DEL ESTERO-POSADAS	FLECHABUS-Grupo	0,11	33,33%	0,33
SANTIAGO DEL ESTERO-POSADAS	VOSA-Grupo	0,11	33,33%	0,33
Total SANTIAGO DEL ESTERO-POSADAS		0,33	100,00%	
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	ANDESMAR-Grupo	0,00	5,00%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind	0,03	17,50%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	CRUCERO-Grupo	0,00	5,00%	0,18

SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	EL PRACTICO	S.A.-	0,00	5,00%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	Ind.....				
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	FLECHABUS-Grupo		0,09	30,00%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	Rio Paraná		0,00	5,00%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	RUTATLANTICA	S.A.-			
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	Ind.....		0,01	7,50%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	TRANSFER LINE S.A.-Ind		0,00	5,00%	0,18
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	VOSA-Grupo		0,04	20,00%	0,18

Mercado	Grupo		IHH	Part	IHH MDO
Total SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA			0,18	100,00%	
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	AUTOTRANSPORTES SOCASA	S.A.-	0,008	8,87%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	Ind.....				
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	ANDESMAR-Grupo		0,000	1,61%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	BALUT HNOS. S.R.L.-Ind		0,002	4,03%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	EL PRACTICO	S.A.-			
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	Ind.....		0,002	4,84%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	EXPRESO DEL OESTE	S.A.-			
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	Ind.....		0,001	3,23%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	FLECHABUS-Grupo		0,328	57,26%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	La Unión SRL		0,000	0,00%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	PLAZA-Grupo		0,007	8,06%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	RUTATLANTICA	S.A.-			
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	Ind.....		0,001	3,23%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VIA-Grupo		0,001	2,42%	0,350
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	VOSA-Grupo		0,004	6,45%	0,350
Total SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN			0,35	100,00%	
TRES ARROYOS-CHOELE CHOEL	VIA-Grupo		1,00	100,00%	1,00
Total TRES ARROYOS-CHOELE CHOEL			1,00	100,00%	
VIEDMA-ROSARIO	ANDESMAR-Grupo		1,00	100,00%	1,00
Total VIEDMA-ROSARIO			1,00	100,00%	
VILLA ANGELA-SANTA FE	PULQUI-Grupo		1,00	100,00%	1,00
Total VILLA ANGELA-SANTA FE			1,00	100,00%	
VILLA MERCEDES-RUFINO	ANDESMAR-Grupo		0,08	28,57%	0,35
VILLA MERCEDES-RUFINO	CATA-Grupo		0,08	28,57%	0,35
VILLA MERCEDES-RUFINO	FLECHABUS-Grupo		0,18	42,86%	0,35
Total VILLA MERCEDES-RUFINO			0,35	100,00%	
ZARATE-CONCORDIA	FLECHABUS-Grupo		0,26	50,94%	0,39
ZARATE-CONCORDIA	PLAZA-Grupo		0,00	3,77%	0,39
ZARATE-CONCORDIA	ROMERO-Grupo		0,01	11,32%	0,39
ZARATE-CONCORDIA	VIA-Grupo		0,12	33,96%	0,39
Total ZARATE-CONCORDIA			0,39	100,00%	
ZARATE-VILLAGUAY	FLECHABUS-Grupo		1,00	100,00%	1,00
Total ZARATE-VILLAGUAY			1,00	100,00%	

Anexo 4 – Características de la tarificación por par OD

Par OD	Casos	Tarifa media	Desv. estándar	Coef. variación
BAHIA BLANCA-MENDOZA	1	1,1708	n/a	0,0%
BAHIA BLANCA-NEUQUEN	4	1,0314	0,001	0,1%
BAHIA BLANCA-RUFINO	2	1,0944	0,029	2,6%
BAHIA BLANCA-VIDEIMA	4	1,1076	0,133	12,0%
BENITO JUAREZ-CHOELE CHOEL	1	0,9833	n/a	0,0%
CAPITAL FEDERAL-CONCORDIA	5	1,2644	0,068	5,4%
CAPITAL FEDERAL-CORDOBA	6	1,1135	0,125	11,2%
CAPITAL FEDERAL-CORRIENTES	8	1,3328	0,065	4,9%
CAPITAL FEDERAL-FORMOSA	5	1,3518	0,043	3,2%
CAPITAL FEDERAL-GALVEZ	2	1,3259	0,207	15,6%
CAPITAL FEDERAL-MENDOZA	7	1,0662	0,100	9,4%
CAPITAL FEDERAL-MERCEDES	4	1,3369	0,001	0,1%
CAPITAL FEDERAL-PARANA	1	1,2325	n/a	0,0%
CAPITAL FEDERAL-POSADAS	5	1,1651	0,048	4,1%
CAPITAL FEDERAL-RESISTENCIA	8	1,2139	0,066	5,5%
CAPITAL FEDERAL-RIO CUARTO	5	0,9129	0,112	12,3%
CAPITAL FEDERAL-SAN SALVADOR DE JUJUY	3	1,0915	0,095	8,7%
CAPITAL FEDERAL-VIDEIMA	4	1,3747	0,135	9,8%
CATAMARCA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	4	1,1652	0,063	5,4%
CHOELE CHOEL-PUERTO MADRYN	2	1,1956	-	0,0%
CONCORDIA-CORDOBA	1	1,2500	n/a	0,0%
CONCORDIA-CORRIENTES	4	1,1550	0,189	16,4%
CONCORDIA-FORMOSA	1	1,3261	n/a	0,0%
CONCORDIA-MERCEDES	2	0,9434	-	0,0%
CONCORDIA-RESISTENCIA	3	0,9191	0,155	16,9%
CORDOBA-SAN SALVADOR DE JUJUY	5	1,1417	0,049	4,3%
ELDORADO-PASO DE LOS LIBRES	3	1,2614	0,019	1,5%
FORMOSA-ROSARIO	3	1,1388	0,059	5,2%
GUALEGUAYCHU-CORRIENTES	3	1,2861	0,343	26,7%
GUALEGUAYCHU-MERCEDES	2	1,0262	0,049	4,8%
JUNIN-SAN LUIS	3	1,1540	0,056	4,9%
LA PLATA-CONCORDIA	3	1,0918	0,027	2,5%

Par OD	Casos	Tarifa media	Desv. estándar	Coef. variación
LA PLATA-MENDOZA	2	1,0362	0,281	27,1%
LA RIOJA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	4	1,1706	0,087	7,4%
LA RIOJA-SAN SALVADOR DE JUJUY	2	1,2222	0,022	1,8%
LAS FLORES-COMODORO RIVADAVIA	3	1,2546	0,009	0,7%
MAR DEL PLATA-CORDOBA	2	1,3048	0,009	0,7%
MAR DEL PLATA-GENERAL ROCA	1	1,2461	n/a	0,0%
MAR DEL PLATA-MENDOZA	3	1,0848	0,186	17,2%
MAR DEL PLATA-SAN CARLOS DE BARILOCHE	1	1,3944	n/a	0,0%
MAR DEL PLATA-SAN JUAN	2	1,2110	0,190	15,7%
MAR DEL PLATA-SAN LUIS	2	1,1350	0,185	16,3%
MENDOZA-CORDOBA	4	1,2713	0,095	7,5%
MENDOZA-CORRIENTES	2	1,2600	0,007	0,5%
MENDOZA-LABOULAYE	3	1,2664	0,105	8,3%
MENDOZA-NEUQUEN	4	1,1421	-	0,0%
MENDOZA-RIO CUARTO	5	1,2358	0,115	9,3%
MENDOZA-TRELEW	1	1,2260	n/a	0,0%
NEUQUEN-CATRIEL	4	1,4512	0,172	11,9%
OLAVARRIA-CAPITAL FEDERAL	5	1,4388	0,033	2,3%
PARANA-CORDOBA	4	1,1850	0,097	8,1%
PARANA-MENDOZA	2	1,2234	-	0,0%
PARANA-NEUQUEN	1	1,3353	n/a	0,0%
PARANA-RAFAELA	2	1,2093	-	0,0%
PARANA-SAN CARLOS DE BARILOCHE	1	1,3405	n/a	0,0%
PARANA-SAN FRANCISCO (CORDOBA)	5	1,2140	0,031	2,6%
PERGAMINO-VILLA MERCEDES	2	0,9443	0,155	16,4%
POSADAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	3	1,3070	0,055	4,2%
POSADAS-SANTA FE	5	1,3332	0,092	6,9%
QUIMILI-PRESIDENCIA ROQUE SAENZ PEÑA	3	1,1038	0,055	4,9%
QUIMILI-RESISTENCIA	3	1,2445	-	0,0%
RESISTENCIA-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	3	1,2609	0,037	2,9%
RIO CUARTO-CALETA OLIVIA	2	1,2349	0,068	5,5%
ROSARIO-CALETA OLIVIA	1	1,1988	n/a	0,0%
ROSARIO-ESQUINA	1	1,2925	n/a	0,0%

Par OD	Casos	Tarifa media	Desv. estándar	Coef. variación
ROSARIO-RIO CUARTO	4	1,0572	0,071	6,7%
SALTA-COMODORO RIVADAVIA	1	1,2941	n/a	0,0%
SALTA-CORRIENTES	1	1,5236	n/a	0,0%
SALTA-LA RIOJA	2	1,2238	0,022	1,8%
SALTA-MENDOZA		1,2741	0,023	1,8%
SALTA-RESISTENCIA	1	1,5049	n/a	0,0%
SALTA-RIO GALLEGOS	1	1,2983	n/a	0,0%
SAN CARLOS DE BARILOCHE-ROSARIO	1	1,3066	n/a	0,0%
SAN JUAN-CORDOBA	4	0,9882	0,175	17,7%
SAN JUAN-MENDOZA	5	1,1953	0,067	5,6%
SAN JUAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	2	0,9700	0,343	35,4%
SAN LUIS-CORDOBA	5	1,2974	0,129	9,9%
SAN LUIS-MENDOZA	6	1,2131	0,077	6,3%
SAN LUIS-RIO CUARTO	7	1,1938	0,146	12,2%
SAN LUIS-RUFINO	3	1,1928	-	0,0%
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-COMODORO RIVADAVIA	2	1,2781	-	0,0%
SAN MIGUEL DE TUCUMAN-TRELEW	2	1,2748	-	0,0%
SAN NICOLAS-CATAMARCA	1	1,0683	n/a	0,0%
SAN NICOLAS-RESISTENCIA	2	1,3431	-	0,0%
SAN NICOLAS-SAN CARLOS DE BARILOCHE	1	1,0280	n/a	0,0%
SAN NICOLAS-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	3	1,2408	0,047	3,8%
SAN NICOLAS-SAN SALVADOR DE JUJUY	1	1,3693	n/a	0,0%
SAN PEDRO (BUENOS AIRES)-DEAN FUNES	1	1,0332	n/a	0,0%
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-CORDOBA	2	1,1213	0,094	8,4%
SAN RAMON DE LA NUEVA ORAN-SAN SALVADOR DE JUJUY	4	1,2658	0,150	11,9%
SANTIAGO DEL ESTERO-CATAMARCA	1	1,4423	n/a	0,0%
SANTIAGO DEL ESTERO-POSADAS	3	1,2246	0,042	3,4%
SANTIAGO DEL ESTERO-RAFAELA	9	1,1826	0,198	16,7%
SANTIAGO DEL ESTERO-SAN MIGUEL DE TUCUMAN	10	1,2219	0,077	6,3%
TRES ARROYOS-CHOELE CHOEL	1	1,0478	n/a	0,0%
VIEDMA-ROSARIO	1	1,2217	n/a	0,0%
VILLA ANGELA-SANTA FE	1	1,3286	n/a	0,0%
VILLA MERCEDES-RUFINO	3	1,1447	0,060	5,3%

Par OD	Casos	Tarifa media	Desv. estándar	Coef. variación
ZARATE-CONCORDIA	4	1,5803	0,111	7,0%
ZARATE-VILLAGUAY	1	1,6565	n/a	0,0%



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas Informe gráfico firma conjunta

Número:

Referencia: IM9 - Anexo II (Disposición)

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 102 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 12:51:41 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 12:57:40 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 13:17:38 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR, o=MINISTERIO DE MODERNIZACION,
ou=SECRETARIA DE MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT 30715117564
Date: 2018.01.18 13:48:11 -03'00'

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
DN: cn=GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE, c=AR,
o=MINISTERIO DE MODERNIZACION, ou=SECRETARIA DE
MODERNIZACION ADMINISTRATIVA, serialNumber=CUIT
30715117564
Date: 2018.01.18 13:48:12 -03'00'