
**CONCENTRACION EMPRESARIA EN EL TRANSPORTE PUBLICO DE LA REGION
METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. METODOS Y RESULTADOS.**

Lic. Andrea Gutiérrez.
Universidad de Buenos Aires – Facultad de Filosofía y Letras
Instituto de Geografía – Programa de Transporte.
Vilela 3834 (1430) Buenos Aires – Argentina.
TE/FAX: (54) (011) 4546-1135
E-mail: angut@filo.uba.ar

RESUMEN.

En los últimos años se comprueban procesos acelerados de concentración empresarial en los mercados de transporte, inclusive en los de transporte urbano de pasajeros, que ponen de relieve la oportunidad de atender el fenómeno.

Los profundos cambios acaecidos en el espectro de empresas operadoras del transporte público a partir de los procesos de reforma de los últimos años, imponen la necesidad de revisar los métodos de identificación y clasificación de la estructura empresarial tradicionalmente aplicados, a fin de precisar su capacidad de diagnóstico y ponderación de la concentración, como así también de los indicadores económicos y de productividad de los operadores. A tal fin presentamos una síntesis de resultados obtenidos del estudio de la evolución reciente del sistema de transporte público de la región metropolitana de Buenos Aires.

Una aprehensión adecuada de la estructura empresarial ayuda a definir políticas, y a mantener coherencia entre objetivos y acciones. A esto apunta el trabajo.

1. INTRODUCCION.

Desde hace unos años se están produciendo importantes transformaciones en la estructura socioeconómica y territorial de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA)¹, que necesariamente afectan su movilidad.

Por un lado, la aglomeración se expande geográficamente, y la población y las actividades productivas se redistribuyen en su interior. Por el otro, la movilidad cotidiana de la región cae fuertemente. Mientras la población creció un 37% entre 1970 y 1992, la cantidad de viajes realizados sólo lo hizo un 3,7% en el mismo período. A su vez, en este contexto general de disminución de la movilidad, la participación del transporte particular crece un 58%, en tanto la del transporte público disminuye un 11%. Finalmente, la distribución modal de los viajes por transporte público también cambia. El autotransporte mantiene su liderazgo (en 1998 realizó el 67% de los desplazamientos), pero pierde pasajeros a favor de los medios guiados, retrotrayéndose a la situación de los años '70.

Sin dudas, existe un requerimiento de movilidad diferente, y esta nueva demanda en volumen, tipo y dirección, es indefectiblemente un factor desestabilizador de la oferta.

Asimismo el estado realizó profundas transformaciones jurídico institucionales en lo que va de la década. Dispuso la gestión en manos privadas de todos los modos del sistema, incorporando capitales intermodales, extrasectoriales y extranjeros a la operación del transporte público; y cambió los esquemas regulatorios y los órganos de control. Simultáneamente, aumentó el precio general del boleto, y alteró la relación tarifaria entre modos².

Estos cambios en la gestión y regulación del sistema, están siendo acompañados por un proceso de concentración sin precedente en el sistema de transporte público metropolitano (STM), que define un nuevo "mapa" de empresas operadoras para el transporte público metropolitano.

El análisis del proceso de concentración en el transporte urbano estuvo limitado tradicionalmente al modo automotor, puesto que las características técnicas y económicas del ferrocarril condicionaban la participación del capital privado en la actividad. La privatización de los ferrocarriles suburbanos en el caso de Buenos Aires, ofrece el interés de observar un fenómeno que podríamos llamar de "concentración multimodal", es decir, a nivel del conjunto de los modos de transporte público de una metrópolis.

¹ La RMBA está compuesta por la Capital Federal y un conjunto de 43 partidos de la Provincia de Buenos Aires entre los que se realizan viajes pendulares, a saber: A. G. Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Campana, Cañuelas, Cnel. Brandsen, Ensenada, E. Echeverría, Escobar, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, F. Varela, Gral. Rodríguez, Gral. Las Heras, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, Lomas de Zamora, La Matanza, La Plata, Lanús, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Merlo, Moreno, Morón, Navarro, Pilar, Pte. Perón, Quilmes, San Isidro, San Fernando, San Miguel, San Vicente, Tigre, 3 de Febrero, V. López y Zárate. La RMBA tiene aproximadamente unos 13 millones de habitantes que realizan 27 millones de viajes diarios, de los cuales casi 12 millones se efectúan por medios públicos de transporte.

² Estos aspectos son analizados en detalle en Gutiérrez, A. 1998.

Sin embargo, los criterios empleados para identificar y caracterizar a los operadores, no se adecuan con la misma celeridad con que se transforma la estructura empresarial. Esto distorsiona la captación del fenómeno y la consecuente elaboración de políticas.

Veamos entonces cómo evolucionaron las empresas de transporte público de la región en los últimos años.

2. CONCENTRACION EMPRESARIA EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO.

Los cambios en el volumen, tipo y dirección de los desplazamientos de la región indefectiblemente repercuten sobre la oferta. El autotransporte público se enfrenta a una situación crítica para cualquier actividad lucrativa, como es la retracción del mercado: la demanda de las empresas metropolitanas de jurisdicción nacional cae casi un 32% entre 1987 y 1998. Tal situación plantea necesariamente, una redefinición de la estructura y estrategia empresarial. Los datos lo muestran con contundencia.

El Cuadro 1 reconstruye la evolución reciente de las empresas de autotransporte público de jurisdicción nacional de la RMBA, según información de la Secretaría de Transporte de la Nación y de la Comisión Nacional del Transporte (CNRT). Entre 1981 y 1998 el número de empresas se redujo un 21% y el de líneas un 5%. En tanto el número de coches por empresa aumentó un 27%, y el de líneas por empresa un 20%.

CUADRO 1: INDICADORES DEL AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO DE PASAJEROS DE JURISDICCION NACIONAL. AÑO 1998.

INDICADOR	UNIDAD	1981	1987	1998
Cantidad de empresas	Unidades	137	126	108
Cantidad de líneas	Unidades	148	147	140
Promedio de líneas por empresa	Unidades	1.08	1.17	1.3
Unidades en servicio (incluye diferenciales)	Unidades	9681	9587	9747
Promedio de vehículos por empresa	Unidades	71	76.09	90.25
Antigüedad media	Años	4	6.1	4.25
Km. Recorridos	Millones	745	770.1	786.23
Asientos-km ofrecidos	Millones	15645	18482	23141
Pasajeros transportados	Millones	1946.2	2172.7	1482.42
Coefficiente de ocupación	%demanda/oferta	0.75	0.80	0.45

Fuente: Programa del Sector Transporte-PE, 1982-83; CNRT, 1997, 1998. Elaboración propia.

Estos datos subestiman la dimensión de las transformaciones acaecidas. Las mediciones se basan en la identificación de empresa con razón social, por lo tanto, sólo registran a aquellas de estructura tradicional (empresa operadora de una o varias líneas), pero no captan las tipologías surgidas en los últimos años (empresas con diferente razón social controladas por un mismo capital -empresas conglomeradas-, o grupo de capitales -unión de empresas-). Además no incluyen la situación de las líneas comunales y provinciales de la región³, involucradas en el desarrollo de estrategias empresariales de escala metropolitana, habilitadas por la coexistencia de reglamentos con diferente jurisdiccionalidad.

³ Las líneas comunales circulan dentro del ejido de un partido, las provinciales entre dos o más. Las nacionales unen los partidos con el Distrito Federal o circulan dentro de él.

El Cuadro 2 presenta los resultados que obtuvimos al adecuar el criterio de identificación de las empresas a la aprehensión del nuevo espectro de operadores, y las clasifica distinguiendo aquellas empresas que conservan la estructura tradicional del autotransporte colectivo local (capital accionario operador de una única traza o línea a la que se asocia su razón social), de aquellas que operan más de una ruta en forma simultánea, sea bajo la misma o bajo diferentes razones sociales (este último caso incluye empresas de estructura conglomeral y uniones de empresas).

CUADRO 2: EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCION NACIONAL. AÑO 1998.

TIPO DE EMPRESA	NUMERO DE EMPRESAS	%	NUMERO DE LINEAS	%	LINEA/ EMPRESA	PARQUE	%	PARQUE MEDIO	ANTIGÜEDAD MEDIA
MULTILINEA	40	52	105	74	2,60	6649	69	75,2	5,5
MONOLINEA	37	48	37	26	1,00	3010	31	81,35	5,39
TOTAL	77	100	142	100	1,80	9659	100	70,50	5,23

Fuente: CNRT, 1999. Elaboración propia.

Se comprueba en primer lugar que la metodología tradicional de identificación de las empresas autotransportistas, utilizada por la Autoridad de Aplicación para ponderar la estructura de costos y la ganancia de la actividad (y que determina la tarifa), encubre fuertes distorsiones. La reducción del número total de empresas en el período considerado resulta ahora del 44%, y el aumento de la media de líneas por empresa alcanza el 67%.

Por otra parte se observa, que aunque el número de las empresas monolínea es aún importante, hoy representan menos de la mitad de los operadores del STM. Controlan sólo el 26% de los mercados de viajes de la región y el 31% del parque. En tanto, las multilíneas promedian casi tres líneas cada una. Esto comprueba que el proceso de concentración está asociado a la incorporación de rutas como elemento primordial en la definición de economías de escala en la actividad. Además, el tamaño medio del parque de la monolíneas (superior en un 8% al de las multilíneas, y en un 7% al del conjunto del sistema en 1987), indica que conservan la estructura tradicional de operación líneas de tamaño medio, cuyo volumen de producción permite su supervivencia. Consecuentemente, la media menor del parque de las multilíneas presume la absorción de empresas pequeñas.

Los datos del Cuadro 2, correspondientes a 1998, comprueban que el proceso de concentración se mantiene a ritmo sostenido.

Según los datos del Cuadro 1, las mayores transformaciones del sector corresponden a la dinámica y al perfil de las empresas operadoras, más que a las características operativas del servicio, resultando pues fundamental una adecuada identificación y caracterización de las mismas. Veamos entonces más específicamente este aspecto.

CUADRO 3: EMPRESAS AUTOTRANSORTE JURISDICCION NACIONAL. CLASIFICACION POR TAMAÑO.

1981	No. EMP.	%	PARQUE	%	MEDIA	AM
>= MEDIA	45	33	5128	53	114	3.5
< MEDIA	92	67	4553	47	50	4.4
TOTAL	137	100	9681	100	71	4

1997	No. EMP.	%	PARQUE	%	MEDIA	AM
>= MEDIA	31	34	5983	65	193	5
< MEDIA	59	66	3262	35	55	4.9
TOTAL	90	100	9245	100	103	4.9

Fuente: Programa del Sector Transporte-PE, 1979, 1982-83; CNRT, 1997. Elaboración propia.

Entre 1981 y 1997 la proporción de empresas mayores y menores a la media se mantiene constante. Sin embargo las empresas más grandes concentran una proporción mayor del parque actualmente, mientras que en 1982 se distribuía de forma más o menos pareja entre ambos grupos. El tamaño medio de las empresas según el parque creció un 45% en el lapso considerado, pero las mayores a la media lo hicieron en un 69%, en tanto las menores sólo en un 10%.

CUADRO 4: LINEAS DE AUTOTRANSORTE PUBLICO RMBA POR JURISDICCION.

	LINEAS 1981	LINEAS 1997
JURISDICCION NACIONAL	148	141
JURISDICCION PROVINCIAL	58	107
JURISDICCION COMUNAL	93	80
TOTAL	299	328

Fuente: Programa del Sector Transporte-PE, 1979, 1982-83; CNRT, 1997. Elaboración propia.

En sentido inverso a la progresión del número de empresas, el número de líneas de la región aumentó un 10% entre 1981 y 1997. Esto indica que un menor número de empresas tiene un mayor número de líneas, por lo tanto, las empresas actuales crecieron no sólo en cuanto al tamaño del parque sino también en término de rutas servidas.

En 1998 los dos grupos empresarios más grandes de la jurisdicción nacional controlan el 21% de las líneas, el 19% del parque (más de 1800 unidades sólo de servicio común), y el 17% de la demanda de un mercado de más de 9 millones de viajes diarios por transporte público. Entre sus rutas se incluyen las dos de circunvalación interna, y las dos de circunvalación periférica de la Capital Federal. Controlan en total el 38% de las rutas del Distrito Federal, cuyo índice pasajero kilómetro medio es de 3,07, el más alto de los tres grupos tarifarios de las líneas nacionales. Además, ambos integran Cometrans SA, sociedad concesionaria de tres de las siete líneas ferroviarias de superficie, que transportan el 47% de la demanda del modo, y también de las cinco líneas de subterráneos y el premetro.

Volviendo al Cuadro 1 se observa que la antigüedad media del parque se reduce un 30% entre 1987 y 1998. Asimismo, para atender una demanda un 32% menor, los kilómetros recorridos y el parque se incrementan un 2%, y los asientos-km ofrecidos un 25%. Necesariamente, si la demanda cae y la oferta aumenta, el coeficiente de ocupación disminuye casi un 44%. El gran tamaño de los vehículos incorporados en los últimos años aumenta la capacidad ociosa, y compromete particularmente a las empresas que atienden rutas de menor volumen o rotación de demanda.

Aunque estos datos presumen una baja eficiencia de la gestión empresarial, la rentabilidad de la actividad aumenta en forma notable, soportada en el incremento de la tarifa. Entre 1991 y 1998 la tarifa media del autotransporte de jurisdicción nacional aumentó un 242%. Simultáneamente, la del subte lo hizo un 61%, y la del ferrocarril un 32%. En tanto, la inflación en el mismo período fue del 81% según precios al consumidor, y del 20% según precios al por mayor.

CUADRO 5: SERVICIOS PUBLICOS COMUNES POR AUTOMOTOR DE JURISDICCION NACIONAL RMBA.

	1992	1993	1994	1995	1996
PASAJEROS/TRANSPORTADOS (millones)	2079	2002	1834	1689	1651
RECAUDACION (millones de \$)	795	884	975	988	1049
INGRESO/ KILOMETRO	1,02	1,14	1,28	1,29	1,4
INGRESO/VEHICULO	86076	94483	104280	103022	108039

Fuente: CNRT, 1997. Elaboración propia.

Tarifa media por año calendario y sección tarifaria.

No se incluyen servicios semirrápidos, que incrementan notoriamente los pasajeros transportados durante el período considerado.

Cabe aclarar al respecto, que la identificación de las empresas por parte de la Autoridad de Aplicación atendiendo sólo a su razón social, distorsiona la medición de la cantidad y performance real de los operadores, y afecta el cálculo del costo medio, y por ende, de la tarifa. Los datos de los cuadros precedentes demuestran que las transacciones encubiertas de paquetes accionarios es una práctica común, que desvirtúa además el sentido de seleccionar los prestadores mediante un proceso licitatorio con requisitos para la asignación de los permisos de explotación.

3. CONCENTRACION EMPRESARIA Y EXPANSION INTERMODAL: UN NUEVO PERFIL DE OPERADORES.

Como resultado de la privatización de la red ferroviaria de pasajeros suburbanos entre 1994 y 1995, la concesión se otorgó a tres grupos empresarios. Dos consorcios obtuvieron tres líneas cada uno (Metropolitano y Metrovías/TBA), y un consorcio, una línea (Ferrovías).

Todos ellos están liderados por **empresas autotransportistas**, asociadas a **empresas constructoras de grandes grupos económicos locales**⁴, y a **empresas extranjeras proveedoras de material rodante** ferroviario.

CUADRO 6: COMPOSICION DE LOS CONSORCIOS FERROVIARIOS METROPOLITANOS.

CAPITALES DEL AUTOTRANSPORTE	CONSORCIO	PARTICIPACION ACCIONARIA (%)	LINEA
COMETRANS SA	TBA METROVIAS	41,65 28	MITRE Y SARMIENTO URQUIZA Y SUBTERRANEOS
TAC	FERROVIAS SAC	34,69	BELGRANO NORTE
AUTOTRANSPORTISTAS *	TMB, TMR Y TMS	42,75	BELGRANO SUR, ROCA Y
TRAINMET SA		4,25	SAN MARTIN

Fuente: CNRT, 1997. Elaboración propia.

* Conjunto de 45 accionistas. A fines de 1996, 32 se incorporan a Trainmet SA, que totaliza 49 accionistas.

⁴ Se pudo comprobar que de las 13 empresas constructoras que participan en los consorcios, 7 fueron contratistas del estado.

Tac SA es una empresa de autotransporte de pasajeros de escala interurbana. Si se desagrega la composición de las sociedades anónimas Cometrans y Trainmet, se observa que están compuestas en un 87% por empresas operan servicios urbanos en el ámbito de la RMBA⁵. El 13% restante presta servicios de escala urbana no metropolitana, interurbana o son empresas de transporte y afines⁶. Para facilitar la comprensión, en adelante nominamos “ferroempresas” a las empresas intermodales, y “ferrolíneas” a las líneas operadas por ellas.

Por lo tanto, el cambio de gestión de los ferrocarriles suburbanos incorpora a la operación del STM capitales extrasectoriales, extranjeros e intermodales, puesto que la concesión (elemento clave en la definición de la competencia en mercados regulados) no condiciona el ingreso al mercado de empresas preexistentes como “nuevos competidores”. La expansión intermodal de las empresas de colectivos es un hecho por omisión, y continúa omitido en el discurso de la política de transporte público de la región, aunque no en su práctica, conforme lo revelan los datos que presentamos seguidamente.

En virtud de las limitaciones observadas al criterio tradicional de análisis por línea o razón social, las empresas intermodales fueron definidas atendiendo a la composición de los directorios de cada razón social, posibilitando la vinculación de distintas razones sociales a una misma persona física o grupo empresario. Se habilita así la identificación de empresas con estructura conglomeral o las uniones de empresas.

Reseñamos brevemente los resultados obtenidos de su clasificación según tamaño y tipo de empresa, y las comparamos con el resto de los operadores de autotransporte urbano de la región⁷.

Las ferroempresas operan un número diverso de líneas que oscila entre 1 y 15. El 40% de las ferroempresas tiene estructura “tradicional” (atienden una sola línea), pero son dueñas de sólo el 13% del total de trazas servidas por las empresas intermodales (“ferrolíneas”). Junto con las empresas dueñas de hasta cuatro líneas, representan el 84% de las ferroempresas y poseen el 50% de las “ferrolíneas”. El otro 50% pertenece a sólo 11 empresas.

CUADRO 7: FERROEMPRESAS SEGUN NUMERO DE LINEAS (de jurisdicción nacional, provincial y comunal).

LINEAS/EMPRESA	No. EMPRESAS	%	TOTAL LINEAS	%
1	27	40	27	13
2-4	30	44	78	38
5 ó +	11	16	100	49
TOTAL	68	100	205	100

Fuente: CNRT, 1997; Lumi Transportes 97. Elaboración propia.

⁵ El 13% restante presta servicios de escala urbana no metropolitana, interurbana o son empresas de transporte y afines, pertenecientes en su mayoría a capitales de la región.

⁶ La mayoría de las empresas interurbanas y urbanas no metropolitanas pertenecen a empresas urbanas locales. Entre las empresas clasificadas como de transporte y afines, se encuentra Transportadora Patagónica. El representante de la misma es Roberto Martín, quien también lo es de la ferroempresa Transportes Automotores San Lorenzo SA. De las restantes no pudo comprobarse hasta el momento su asociación con otras empresas o personas físicas del sector.

⁷ La información subsiguiente corresponde al cierre del ejercicio 1997. El procesamiento preliminar de los datos del ejercicio 1998, indica que las tendencias registradas se sostienen y acentúan. La clasificación por tamaño del parque remite exclusivamente a las empresas de autotransporte urbano de la RMBA de jurisdicción nacional, dado que no se pudo relevar información de parque por línea para la jurisdicción provincial y comunal, necesaria para componer el dato por empresa.

Por otra parte, las empresas que poseen mayor número de líneas prestan servicio en **trazas de distinta jurisdicción** bajo la misma razón social, es decir, atienden líneas nacionales, provinciales y comunales, y en algunos casos también tienen líneas **urbanas no metropolitanas**, o **interurbanas**.

Hasta 1997, el 14% de las empresas intermodales tenía estructura conglomeral. Asimismo, el 7% de las ferroempresas posee también "no-ferroempresas", es decir, empresas con distinta razón social que no integran los consorcios ferroviarios.

CUADRO 8: EMPRESAS AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCION NACIONAL MAYORES A LA MEDIA SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE.

1997	No. EMPRESAS	%	PARQUE	%	ANTIG. MEDIA
NO FERROEMPRESAS	8	26	1462	24	5.8
FERROEMPRESAS	23	74	4521	76	4.8
TOTAL	31	100	5983	100	5

Fuente: CNRT, 1997.

CUADRO 9: EMPRESAS AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCION NACIONAL MENORES A LA MEDIA SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE.

1997	No. EMPRESAS	%	PARQUE	%	ANTIG. MEDIA
NO FERROEMPRESAS	40	69	2320	72	4.9
FERROEMPRESAS	18	31	884	28	4.9
TOTAL	58	100	3204	100	4.9

Fuente: CNRT, 1997.

CUADRO 10: FERROEMPRESAS METROPOLITANAS DE JURISDICCION NACIONAL SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE.

1997	No. EMPRESAS	%	PARQUE	
>= MEDIA	23	56	4521	84
< MEDIA	18	44	884	16
TOTAL	41	100	5405	100

Fuente: CNRT, 1997.

CUADRO 11: NO FERROEMPRESAS METROPOLITANAS DE JURISDICCION NACIONAL SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE.

1997	No. EMPRESAS	%	PARQUE	%
>= MEDIA	8	17	1462	39
< MEDIA	40	83	2320	61
TOTAL	48	100	3782	100

Fuente: CNRT, 1997.



Fuente: CNRT, 1997. Elaboración propia.

En relación al tamaño medio del parque de las empresas de autotransporte público de jurisdicción nacional, el 74% de las empresas grandes participan en los consorcios ferroviarios; y no participan el 69% de las empresas chicas. Además, el 83% de las no ferroempresas tiene un tamaño de parque menor a la media, en cambio, el 56% de las ferroempresas tiene un tamaño mayor a la media. La antigüedad promedio del parque es similar para los diferentes tamaños y tipos de empresas (ferroempresas y no ferroempresas), debido al efecto nivelador de la normativa vigente en cuanto a la renovación de vehículos⁸.

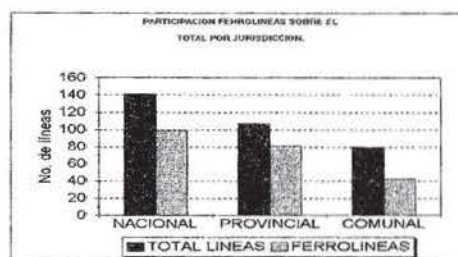
CUADRO 12: EMPRESAS DE AUTOTRANSORTE METROPOLITANO DE JURISDICCION NACIONAL SEGUN PARQUE Y NUMERO DE LINEAS. AÑO 1997.

	PARQUE	%	No. EMPRESAS	%	No. LINEAS	%	LINEAS/EMPRESA
FERROEMPRESAS	5307	58	41	45	92	63	2,24
NO FERROEMPRESAS	3782	42	50	55	54	37	1,08
TOTAL	9089	100	91	100	146	100	1,6

Fuente: CNRT, 1997; Lumi Transportes 97. Elaboración propia.

Las ferroempresas de jurisdicción nacional (que constituyen en promedio el 47% de los consorcios) representan el 45% de las empresas de la jurisdicción, poseen casi el 60% del parque y el 63% de las líneas, y la media de líneas por empresa duplica la de las no ferroempresas de la jurisdicción. Salvo cinco casos, las no ferroempresas se encuentran por debajo del parque medio de las ferroempresas.

Las ferroempresas operan el 70% de las líneas nacionales y provinciales de la región, y el 50% de las comunales. Esta participación creció durante 1998. Los cuadros 1 y 4 indican que el número de empresas del STM se redujo un 15% entre 1997 y 1998.



Fuente: CNRT, 1997; Lumi, 1997. Elaboración propia.

Nota: No se consideran ramales.

La concentración empresaria es acompañada por procesos de integración y diversificación económica, cuya identificación también depende del concepto de empresa empleado. Mencionamos algunos ejemplos.

⁸ Establecer una pauta uniforme de renovación del material rodante (en tipo, plazos, y cantidad) en un contexto de retracción de la demanda coadyuva a la concentración económica, dado que compromete la situación financiera de las empresas pequeñas y condiciona sus posibilidades de cumplir con los requisitos patrimoniales, fiscales y previsionales solicitados por el nuevo marco normativo de la actividad (Decreto 656/94) para acceder al beneficio de la renovación automática del permiso. Ante la caducidad del mismo, los requisitos actúan también selectivamente sobre las posibilidades de los oferentes en el subsecuente llamado a licitación.

En cuanto al modo ferroviario se observa la integración de las actividades de mantenimiento y reparación de material rodante. Por ejemplo, la planta de reparación de material ferroviario Talleres Gral. San Martín, que anteriormente era de Fabricaciones Militares, pasa a ser explotada por Morrison Knudsen Rail Systems of Argentina SA, cuyo presidente es el mismo de Cometrans SA (Sergio Claudio Cirigliano). Cometrans también absorbió Talleres Sudamericanos SA (de Cirigliano) para la reparación de material ferroviario.

En el caso de las empresas autotransportistas la integración de las actividades de reparación y mantenimiento de las unidades se practica hace tiempo. Más reciente es el proceso de diversificación económica hacia actividades conexas como los seguros, los fondos previsionales, correo y servicios, informática para transporte, o la concesión de infraestructura (como la de la Estación Terminal de Omnibus de Retiro -ETOR-, por ejemplo). A estas actividades más o menos vinculadas al sector, se le suman incursiones en otros rubros⁹.

4. CONCLUSIONES.

De lo visto, se concluye que la concentración empresaria en el STM es un proceso reciente, pero fuerte y en desarrollo; y que la metodología tradicional aplicada para identificar y caracterizar los operadores es incapaz de dar cuenta de este proceso en su verdadera dimensión.

Considerando que la regulación de la actividad se basa sobre estimaciones de costos de empresas promedio sobre las que se aplica un margen fijo de remuneración empresaria, y que esto determina la tarifa que abona el usuario, la inadecuada identificación y ponderación de la estructura empresaria apareja distorsiones.

La pretensión del trabajo no es formular juicios de valor acerca de la concentración y expansión económica de los operadores del transporte urbano de pasajeros, aspecto actualmente ponderado por técnicos y funcionarios locales, sino cuestionar la forma en que se desarrolla el proceso en el caso de la metrópolis de Buenos Aires.

La profunda transformación del espectro de empresas operadoras, es resultado de políticas implícitas del sector público, y por lo tanto, no pueden ser sometidas a discusión, o bien evaluadas en función del cumplimiento de objetivos. La formulación de políticas de transporte público pues, debe partir de una revisión detenida de la reglamentación y de las estrategias empresarias.

⁹ La empresa ECOHABITAT por ejemplo, adjudicataria de la recolección de basura en la zona 4 de la ciudad de Buenos Aires, segunda en importancia en cuanto al volumen de toneladas/día, está integrada por Emepa y Transportes 9 de Julio, empresa de autotransporte urbano de la región. Este servicio es la concesión más importante de la ciudad, y representa un gasto de alrededor de 200 millones de dólares anuales.

5. BIBLIOGRAFIA.

- BRASILEIRO, A. y OTROS (1994) "Cidades, empresas, transportes: modernização?", en: **VII CLATPU**, MCBA-CoNTA-MEyOSP, Buenos Aires.
- BRASILEIRO (1996) "Regulamentação do transporte por ônibus: a experiência francesa de gestão pública e operação privada", en: **Ônibus urbano. Regulamentação e mercados**, L.G.E., Brasília.
- CONTRERAS MONTOYA, M. y OTROS (1998) "Aspectos de la relación entre economías de escala y la concentración empresarial en el transporte público por autobús", en: **IX CLATPU**, Guadalajara (actas electrónicas).
- CORVI, M.E. y RIBERA (1998) "La gestión del sistema de transporte automotor en la RMBA, en: **IX CLATPU**, Guadalajara (actas electrónicas).
- GUTIERREZ, A. (1998) "Transporte público y producción del espacio urbano hacia el nuevo milenio. El caso de la región metropolitana de Buenos Aires". En: **Actas Jornadas El Nuevo Milenio y lo Urbano**, Inst. de Investigaciones Gino Germani-FCS-UBA, Buenos Aires, diskette 2.
- GUTIERREZ, A. (1998) "Efectos socioterritoriales del proceso de reestructuración del sistema de transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires", Informe Final, Becas para graduados UBACyT, mimeo, Buenos Aires.
- MÜLLER, A. (1990) "El autotransporte colectivo privado de Buenos Aires, 1960-1990. Saldo favorable o contrario a la desregulación?", en: **Desarrollo Económico**, v.29, No116, IADE, Buenos Aires.
- MÜLLER, A. (1996) "Autotransporte urbano de pasajeros: (más acerca de) el debate regulación/desregulación", en: **Desarrollo Económico**, v.36, No143, IADE, Buenos Aires.
- OCAÑA, R., y OTROS (1996) "Estructura das empresas de transportes urbanos da América Latina: ensinamentos de Caracas y Recife", en: **Ônibus urbano. Regulamentação e mercados**, L.G.E., Brasília.
- ORRICO FO., R. Y SANTOS, E. (1996) "Concentração em mercados de ônibus urbanos no Brasil: uma análise empírica", en: **Ônibus urbano. Regulamentação e mercados**, L.G.E., Brasília.
- PINTO DE LA SOTA, E. Y OTROS (1996) "Estimación híbrida de funciones de producción/costo para empresas de transporte de pasajeros", en: **VIII CLATPU**, , ANTP-Prefeitura da Cidade de Curitiba Curitiba (actas electrónicas).
- SANCHEZ, J. y KRANTZER, G. (1993) "Consolidación del sistema de autotransporte de Buenos Aires. Un cambio hacia la concentración empresarial", MEyOSP-ST, Buenos Aires.
- SANCHEZ, J. y KRANTZER, G. (1995) "Una indagación sobre el transporte automotor en Buenos Aires. Maduración del sistema y concentración empresarial", CoNTA, Serie Investigación, Bs. As.
- THOMSON, J.M. (1974) "Teoría Económica del Transporte", Alianza Universidad, Madrid.