



**Universidad Tecnológica Nacional  
Facultad Regional Avellaneda  
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director  
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda  
CP. 1870  
4201-4133 Int. 124  
[utn.c3t@gmail.com](mailto:utn.c3t@gmail.com)  
[www.c3t.fra.utn.com.ar](http://www.c3t.fra.utn.com.ar)

---

**“Taxis y Remises de Argentina. Estimación de la flota  
en operación y de su recaudación. Año 2007”**

José M. Albrieu  
([josear@gmail.com](mailto:josear@gmail.com))

Jorge Sánchez  
([josanc@fibertel.com.ar](mailto:josanc@fibertel.com.ar))

*\*Diciembre de 2008*

El servicio de Taxis y Remises es el modo de transporte urbano de pasajeros más utilizado en nuestro país superando ampliamente al sistema de transporte público de pasajeros. Es por esto que surge como indispensable conocer la dimensión y las cualidades de este sector para un correcto análisis del comportamiento del transporte urbano, ya sea a nivel municipal, provincial o nacional. El C3T ha realizado una estimación sobre la flota de Taxis y Remises en todo el país y de la recaudación de la misma, para el año 2007. Con estos datos es posible analizar el tamaño y comportamiento del sector, pudiendo compararlo con otros sectores afines y también abordar las diferencias entre provincias y regiones.

## **Taxis y Remises de Argentina** **Estimación de la flota en operación y de su recaudación. Año 2007<sup>1</sup>**

Diciembre de 2008

### **1. Introducción**

El servicio de Taxis en la mayoría de las ciudades de la Argentina empezó a formar parte del sistema de transporte, inserto en un escenario dominado en primera instancia, por los ómnibus y los tranvías. No obstante haber devenido en auto colectivo o simplemente colectivo a finales de la década del '20, el Taxi siguió prestando servicios como modo particular de transporte con tarifas diferenciadas del resto del sistema. La aparición del Remise, como una variante de mayor confort - con tarifas superiores - destinada a una franja específica del mercado, implicó que su génesis fuese necesariamente distinta.

De tal modo, mientras que el hecho de poner a rodar un Taxi en una ciudad fue producto de emprendimientos individuales sin más capital inicial que la unidad, el establecimiento de servicios de Remises requirió, además de contar con los vehículos, de una infraestructura determinada para operar. Tradicionalmente y hasta la década del '90, este servicio era requerido a una agencia o empresa del rubro, en tanto no ofrecían sus prestaciones en las calles de una ciudad como sí lo hacía el Taxi. Así, al capital inicial de los vehículos, se sumaba el destinado al local sede de la agencia o empresa, teléfono, personal administrativo, etc., como así también el tipo de vehículo utilizado era, en general, de mayor cilindrada que el Taxi. Hasta entonces, los servicios de Remises se asociaban más a traslados a aeropuertos, fiestas o eventos, como también a traslados interurbanos.

A partir de los '90 una gran masa de capital proveniente de las indemnizaciones otorgadas en esos años se canalizó hacia emprendimientos individuales, entre los cuales el Remise fue uno de los más frecuentes. Las flotas de Remises se multiplicaron en casi todas las ciudades del país, en más de un caso en gran desproporción respecto de su cantidad de habitantes, compitiendo de modo directo con el Taxi, en especial en muchas ciudades del interior del país, en tanto podían circular por las calles y ascender o descender pasajeros de igual modo que aquél, si bien no en todos los casos están habilitados para realizar esta operatoria.

---

<sup>1</sup> José Albrieu y Jorge Sánchez, del C3T. Los autores agradecen los comentarios realizados por el ing.

Antonio Cortés y por el Lic. Ricardo Sicra.

Taxis y Remises, en muchos casos sin diferenciación alguna, se lanzaron también en competencia con el transporte urbano público estableciendo paradas en estaciones de ferrocarril, puntos de trasbordo, hospitales y cualquier otro nudo importante de tráfico, en un retorno al Taxi o Remise compartido de los '20, pero sin devenir en una modalidad original o nueva.

En algunos partidos de la Región Metropolitana de Buenos Aires el Remise efectúa un servicio de sacar / llevar personas de los barrios (como auto colectivo o individual y a precios muy reducidos) a los que no se accede mediante el sistema de transporte público regular de pasajeros por automotor y cumple las veces de éste con vehículos completamente vetustos que, en general, no cumplen ninguna de las previsiones normativas.

El sistema de Taxis actual fue producto de un proceso concentrador manifestado de dos modos distintos: el primero, con capital propio, desarrollado por dueños de unidades transformados en "troperos", algunos de ellos con más de cincuenta vehículos de su propiedad; el segundo, desarrollado por terceros que, sin ser dueños de las unidades, invirtieron en equipamiento radial y de comunicaciones para agrupar a "tropas" o taxistas individuales, con el fin de optimizar el servicio y agregar otro canal de demanda.

En el caso de los Remises este proceso de concentración no se verifica en las ciudades argentinas: fue un emprendimiento absolutamente individual, en muchos casos de subsistencia frente a la pérdida de empleo, y con una lógica operativa que continuamente iba creando y destruyendo puestos de trabajo en un esquema que podría sintetizarse de la siguiente manera:

- El ciclo actual del Remise se inicia de manera marginal en la década del '90 como una competencia a ofertas formales ya consolidadas (ómnibus y Taxis, principalmente), ya sea adquiriendo un vehículo con algún pago percibido por indemnización frente a un despido o aportando su propio vehículo particular;
- Su misma naturaleza competitiva genera ingresos operativos insuficientes para cubrir los costos totales de producción de los servicios, que incluye los costos de mantenimiento, de depreciación de la unidad y una rentabilidad sobre el capital invertido;
- Con el paso del tiempo el vehículo va deteriorándose a una tasa mayor que la normal de haber podido realizar los mantenimientos adecuados, sin haberse

- podido conformar un fondo de amortización para la reposición de la unidad;
- El ciclo culmina con la desaparición del mercado de esta unidad, desaparición que no reduce la oferta de Remises, ya que nuevos oferentes (o los mismos oferentes mediante un proceso de compra en cuotas) ingresan al mercado ante la falta de otras alternativas laborales.
  - La verdadera reducción en el número de Remises se inició en los años recientes *pari passu* la creación de empleo genuino en nuestro país, aunque su presencia sigue teniendo mucha importancia en varias ciudades de la Argentina, especialmente en las provincias del noroeste. Cabe recordar que estas provincias fueron de las más reticentes a la baja en el desempleo: si bien éste ha caído fuertemente, lo hizo en menor medida que el resto de las regiones del país.

El trabajo presente ha tenido por objetivo estimar, para el año 2007, la flota de Taxis y Remises que operan en la Argentina y sus ingresos por venta de servicios. El trabajo de estimación ha sido arduo y sus resultados pueden presentar márgenes de error mayores a los que usualmente cuentan las estimaciones de transporte. Sin embargo, esta estimación se basa en varios meses de investigación incurridos, principalmente, por la Dirección Nacional de Cuentas Nacionales (DNCN) del INDEC, en el marco de la estimación de la “Matriz Insumo – Producto de la Economía Argentina. Año 2004”, y por el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T) de la Universidad Tecnológica Nacional que, con la participación de las Facultades y Regionales y Regionales Académicas - que conforman esta casa de estudio – concluyó recientemente el proyecto de investigación sobre “Transporte Público de Pasajeros en la Argentina”. De allí que los resultados alcanzados parecieran una buena aproximación al tema.

## **2. Comentarios preliminares**

La cuantificación de la flota de Taxis y Remises, así como de sus ingresos por venta de servicios, presenta la dificultad que se deriva tanto de la atomización en cuanto a las Autoridades de Regulación y Control responsables de su administración como del alto grado de informalidad con que opera en el grueso de las ciudades del país.

En la casi totalidad de las provincias argentinas, la jurisdicción responsable de este tipo de servicio es la autoridad municipal, con las excepciones de las provincias de Mendoza y San Juan en donde la potestad regulatoria recae en las autoridades

provinciales de transporte, mostrando esas provincias un nivel único en el país de centralización regulatoria en la materia.

En el otro extremo se encuentra el grueso de las provincias argentinas donde la potestad del otorgamiento de permisos, fijación tarifaria y demás normativas sectoriales, se encuentra en el nivel comunal. Buenos Aires y La Rioja ocupan una situación intermedia ya que la Autoridad de Aplicación es el departamento o partido y no la localidad.

En el cuadro siguiente se muestra la potestad regulatoria en materia de regulación de los servicios de Taxis y Remises de cada una de las provincias argentinas.

#### **Autoridad regulatorias de los servicios de Taxis y Remises en la Argentina**

<b>Provincia</b>	<b>Cantidad de municipios, comunas y/o Juntas vecinales</b>	<b>Cantidad de departamentos</b>	<b>Administración del servicio de Taxis y Remises</b>	<b>Cantidad de Autoridades de Aplicación</b>
<b>Buenos Aires</b>	134	134	Cada departamento	<b>134</b>
<b>CABA</b>	1	-----	La ciudad	<b>1</b>
<b>Catamarca</b>	36	16	Cada comuna	<b>36</b>
<b>Chaco</b>	68	25	Cada comuna	<b>68</b>
<b>Chubut</b>	26	15	Cada comuna	<b>26</b>
<b>Córdoba</b>	428	26	Cada comuna	<b>428</b>
<b>Corrientes</b>	66	25	Cada comuna	<b>66</b>
<b>Entre Ríos</b>	264	17	Cada comuna	<b>264</b>
<b>Formosa</b>	45	9	Cada comuna	<b>45</b>
<b>Jujuy</b>	60	16	Cada comuna	<b>60</b>
<b>La Pampa</b>	101	22	Cada comuna	<b>101</b>
<b>La Rioja</b>	18	18	Cada departamento	<b>18</b>
<b>Mendoza</b>	18	18	La Provincia	<b>1</b>
<b>Misiones</b>	75	17	Cada comuna	<b>75</b>
<b>Neuquén</b>	57	16	Cada comuna	<b>57</b>
<b>Río Negro</b>	75	13	Cada comuna	<b>75</b>
<b>S. del Estero</b>	116	27	Cada comuna	<b>116</b>
<b>Salta</b>	59	23	Cada comuna	<b>59</b>
<b>San Juan</b>	19	19	La Provincia	<b>1</b>
<b>San Luis</b>	65	9	Cada comuna	<b>65</b>
<b>Santa Cruz</b>	20	7	Cada comuna	<b>20</b>
<b>Santa Fe</b>	363	19	Cada comuna	<b>363</b>
<b>Tierra del Fuego</b>	3	3	Cada comuna	<b>3</b>
<b>Tucumán</b>	112	17	Cada comuna	<b>112</b>
<b>Total del país</b>	<b>2.228</b>	<b>511</b>		<b>2.193</b>

Fuente: Ministerio del Interior

Tal como se puede observar en el cuadro, la cantidad de oficinas regulatorias del sistema de Taxis y Remises en la Argentina es de casi 2.200, número que hace imposible cualquier recolección de información. Esta es la principal causa del desconocimiento que existe sobre la cantidad de vehículos registrados para operar servicios de Taxis y Remises y de los ingresos que el sector genera.

La otra causa del desconocimiento es que el sector ha sido, ya desde mediados de los años '90, un "refugio" laboral de mano de obra que fue paulatinamente desplazada por múltiples motivos de los sectores económicos formales, lo que ha sido punto de partida de una fuerte informalidad, en especial en localidades y provincias de relativos bajos ingresos de sus habitantes y de una muy débil organización del Sector Público local.

### **3. Criterios y supuestos efectuados para la estimación**

En los párrafos que siguen se detallan los supuestos y criterios tenidos en cuenta para la estimación de la flota de vehículos del sector de Taxis y Remises y de los ingresos generados por venta de servicios.

- La estimación del parque de Taxis y Remises tuvo como objeto de estudio a las poblaciones del país de más de 2.000 habitantes. El supuesto que subyace aquí es que la presencia de estas unidades requieren de un tamaño mínimo de población para que puedan revelarse situaciones de demanda que permitan generar ingresos mínimos para cubrir los costos operativos derivados de la producción de servicios y un excedente para la subsistencia de los dueños de los vehículos;
- Se llevó a cabo una recopilación de datos estadísticos preexistentes, entre las que destacamos las siguientes:
  - ◆ Algunas de las Direcciones Provinciales de Estadística que contestaron la solicitud efectuada por la DNCN del INDEC sobre los VBP estimados por las mismas para su cálculo de las cuentas geográficas de producción y trabajos nacionales con datos de alguna ciudad en particular, como el PGB. Estas fuentes proveyeron información para unas 115 localidades;

- ◆ El C3T de la UTN que, con la colaboración de sus Facultades Regionales y Regionales Académicas, realizó un trabajo sobre transporte automotor de pasajeros en la Argentina y brindó información sobre la flota de Taxis y Remises en unas 50 localidades del país.
- Paralelamente, se realizó una búsqueda de información a través de artículos periodísticos de una cantidad importante de publicaciones de las localidades de cada provincia del país. De esta forma, se pudo obtener información adicional de cerca de 40 ciudades, además de confirmar información ya obtenida por la DNCN o por el C3T durante el trabajo de investigación sobre el transporte de pasajeros;
- De esta forma, se contó con información de un poco más de 200 localidades del país sobre un total de casi 1.000 localidades de más de 2.000 habitantes. Entre esas 200 localidades se encontraba la totalidad de las principales ciudades del país que en conjunto representaban al año 2007 cerca del 80% de la población urbana del país;
- Un problema adicional fue que la información recabada sobre las unidades se refería tanto a vehículos registrados por las autoridades de Regulación y Control (el grueso de la información suministrada por las municipalidades, por ejemplo) como a flota total de Taxis y Remises que incluía a los vehículos no habilitados (que era el caso de los artículos periodísticos). Para ello hubo de realizar una nueva ronda de consultas a fin de homogeneizar la información, estableciendo, a criterio de las autoridades locales consultadas, la proporción de unidades no registradas que operan al margen de los permisos de cada jurisdicción;
- Así, se consideró un porcentaje de unidades no registradas por localidad que, adicionado a la flota declarada habilitada, constituyó la flota total de Taxis y Remises de cada una de estas 200 localidades.
- Algunas de las fuentes consultadas suministraron, también, información sobre las proporciones de vehículos que diariamente no operan por encontrarse en reparaciones, información que fue reforzada con consultas efectuadas a empresas de Taxis y Remises del conurbano bonaerense<sup>2</sup>. De esta manera, se supuso que

---

<sup>2</sup> En este punto se agradece la colaboración de Taxicom S.r.l., empresa de taxis de la ciudad de la Plata, de la Cooperativa Propietarios Autos Remises Limitada, de la localidad de Ing. Maschwitz y de los administradores de sendas agencias de Remises ubicadas en la localidad de San Antonio de Padua, Jorge Eduardo Hazan y Angel Marcelo Pinto.



del total de vehículos estimados un porcentaje de un 10% se encuentra fuera de servicio por reparaciones;

- A partir de las mismas fuentes, se supuso una cantidad de días en los cuales el vehículo no trabaja aún estando en condiciones de hacerlo, por ejemplo, por vacaciones o días feriados. Dado que en algunos casos los vehículos no son sacados de la operación por las vacaciones de los conductores y que, en otros, dejan de circular casi 1 mes por año, se supuso que, en promedio para todo el país, los vehículos tienen 15 días de descanso más unos 10 días de feriados anuales, lo que implica que trabajan el 93% de los días laborables del año;
- Se estimó para cada ciudad el promedio de turnos de 12 horas trabajados por día, de acuerdo a su población, actividad comercial y zona geográfica. Por ejemplo, en la ciudad de Buenos Aires, la que muestra la cantidad diaria de turnos por vehículo más alta, ésta es de aproximadamente 1,3 turnos por vehículo. Siendo los turnos de 12 horas, ello implica algo más de 15 horas diarias. En otras jurisdicciones, especialmente en aquéllas en donde los Remises son utilizados casi exclusivamente por sus dueños, la cantidad de turnos de 12 horas puede ser menor a la unidad, lo que indica que cada vehículo trabaja, en promedio, menos de 12 horas por día. Por ejemplo, en San Juan la cantidad media diaria de turnos de 12 horas resultó de 0,79, lo que arroja unas 9,5 horas diarias de trabajo por vehículo;
- En base a las consultas efectuadas y recabadas por las distintas fuentes se estimó una recaudación media bruta por turno (sin diferenciación entre Taxis y Remises) para un número relativamente importante de estas 200 localidades. Ello mostró que la recaudación por vehículo difiere sustancialmente según las características de las ciudades y la forma operativa de los Taxis y, especialmente, de los Remises. Por ejemplo, la recaudación media bruta por turno de la ciudad de Buenos Aires, para el año 2007, era de más de \$200, en tanto que para la ciudad de General Guemes, en la provincia de Salta, la recaudación por turno completo se estimó en \$110; en este caso hay que tener en cuenta que, en promedio, cada vehículo de General Guemes trabaja un 90% de un turno de 12 horas, con lo que la recaudación diaria efectiva, según el criterio considerado en este trabajo, no era de \$110 sino de menos de \$100;

- Por último, se supuso que los vehículos trabajan día completo de lunes a sábado y medio turno en los días domingo y feriados. De esta forma, la cantidad de días anuales trabajados potencialmente (sin contar los días de paro por reparaciones, vacaciones o enfermedades de los conductores) resulta en aproximadamente unos 338 días anuales.
- Con todos estos datos se calculó el total de turnos trabajados por la flota de vehículos en el año 2007. La estimación de la recaudación total siguió, para cada ciudad, la fórmula siguiente:

*Recaudación total anual = [cantidad de vehículos de la ciudad x proporción de meses trabajados en el año x (1 – proporción de vehículos en reparación) x cantidad de turnos diarios por vehículo x recaudación diaria por vehículo x 338 días de trabajo anual por vehículo].*

Con estos supuestos e información se estimó tanto la flota en operación como los ingresos derivados de la actividad para el conjunto de las 200 localidades con que se contaba información sobre su sistema de Taxis y Remises. Por lo tanto, estas localidades fueron el pivote en el cual se basó la estimación de Taxis y Remises de las restantes casi 800 localidades sin datos. De esta forma, estas localidades con información se constituyeron en “Donantes” y las que no tenían datos de flota, en “Receptores”<sup>3</sup>. En los párrafos que siguen se detallan los criterios utilizados para estimar la flota y los ingresos de las restantes casi 800 localidades.

- El criterio utilizado para la estimación de la flota de las localidades sin información requirió de una clasificación de aquéllas que sí contaban con datos a fin de buscar similitudes entre las localidades con y sin información, bajo el supuesto de que la oferta de servicios de Taxis y Remises presenta igualdad (o similitud) entre localidades que comparten ciertas características básicas que se consideraron relevantes;
- Las características que se consideraron determinantes para la actividad fueron las siguientes: tamaño de la localidad, zona geográfica, existencia de transporte

---

<sup>3</sup> En este punto se deben agradecer las sugerencias efectuadas por el Lic. Luis Suárez, de la DNCN y por el Ing. Antonio Cortés.

urbano público en la misma localidad, actividad turística, cercanía a grandes centros urbanos, actividad administrativa y cercanía a una frontera internacional;

- Como una relación central en el análisis era la cantidad de vehículos por cada 1.000 habitantes, se debió estimar, para el año 2007, la población de cada localidad (Donante o Receptora) a partir de las proyecciones de población que realiza el INDEC y que se encuentran disponibles en su sitio Web;
- Se realizó un estudio caso por caso de las localidades Receptoras a fin de encontrar comportamientos prácticamente idénticos a los de algún Donante. Cuando una localidad Receptora presentaba características similares a las de alguna Donante (provincia o región, tamaño, transporte público, ciudad turística, etc.) se le asignaron los valores de vehículos por cada 1.000 habitantes que presentaba el Donante directo;
- Para las localidades que no encontraron tales Donantes, se buscó Donantes que compartieran al menos las características básicas (zona, rango de población y existencia de TUP) y se le asignaron, como en el caso anterior la misma proporción de Taxis y Remises por cada 1.000 habitantes.

#### **4. Los resultados alcanzados**

Todos estos supuestos permitieron estimar, con todas las salvedades del caso, la flota de Taxis y Remises en operación en la Argentina en el año 2007 y los ingresos que tal actividad genera. Ambas variables se muestran agrupadas por provincia y por región.

Las regiones utilizadas fueron

- Cuyo: comprende las provincias de La Rioja, San Juan, Mendoza y San Luis
- Mesopotámica: comprende las provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos
- Noreste Argentino (NEA): comprende las provincias de Formosa y Chaco
- Noroeste Argentino (NOA): comprende las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Catamarca
- Pampeana: comprende las provincias de Córdoba, Santa Fe, La Pampa y Buenos Aires, excluyendo el conurbano bonaerense

- Patagónica: comprende las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego
- Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA): comprende a la Ciudad de Buenos Aires y al conurbano bonaerense<sup>4</sup>.

**Flota de Taxis y Remises y recaudación por venta de servicios. Por provincia. Año 2007**

Provincias	Población	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/ 1.000 habitantes	Recaudación anual total (miles de \$)	Recaudación anual por vehículo (\$)	Recaudación mensual por vehículo (\$)	Gasto anual por habitante (\$)
Buenos Aires	14.917.940	55.370	3,7	2.184.452	39.452	3.288	146
Catamarca	380.612	1.132	3,0	37.713	33.320	2.777	99
Chaco	1.042.881	6.603	6,3	244.727	37.065	3.089	235
Chubut	455.607	1.526	3,4	79.906	52.346	4.362	175
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	3.034.161	44.093	14,5	3.393.478	76.963	6.414	1.118
Córdoba	3.311.280	11.284	3,4	548.697	48.628	4.052	166
Corrientes	1.002.416	3.879	3,9	166.221	42.847	3.571	166
Entre Ríos	1.242.547	4.705	3,8	174.828	37.158	3.096	141
Formosa	532.238	3.386	6,4	105.455	31.147	2.596	198
Jujuy	670.766	1.477	2,2	47.462	32.140	2.678	71
La Pampa	329.576	672	2,0	24.924	37.081	3.090	76
La Rioja	334.235	1.831	5,5	59.734	32.633	2.719	179
Mendoza	1.711.416	7.985	4,7	409.896	51.331	4.278	240
Misiones	1.061.590	1.403	1,3	46.932	33.457	2.788	44
Neuquén	538.952	1.013	1,9	47.186	46.576	3.881	88
Río Negro	594.189	1.134	1,9	52.508	46.284	3.857	88
Salta	1.202.753	4.076	3,4	140.524	34.479	2.873	117
San Juan	685.883	1.482	2,2	63.177	42.620	3.552	92
San Luis	428.025	3.504	8,2	132.377	37.774	3.148	309
Santa Cruz	221.871	1.289	5,8	49.964	38.773	3.231	225
Santa Fe	3.220.818	9.479	2,9	468.377	49.411	4.118	145
Santiago del Estero	856.739	7.134	8,3	251.125	35.199	2.933	293
Tierra del Fuego	122.531	667	5,4	35.347	53.029	4.419	288
Tucumán	1.457.357	11.241	7,7	512.147	45.563	3.797	351
<b>Total del País</b>	<b>39.356.383</b>	<b>186.364</b>	<b>4,7</b>	<b>9.277.157</b>	<b>49.780</b>	<b>4.148</b>	<b>236</b>

Fuente: INDEC, C3T, Facultades y Unidades Regionales de la UTN

Como se puede ver en el cuadro anterior, la flota de taxis y remises en el país ronda las 185.000 unidades, totalizando 4,7 vehículos cada mil habitantes. Los ingresos, en el año 2007, por venta de servicios a más de \$ 9.000 millones, dos veces y media los

<sup>4</sup> Incluye a los partidos de Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, General San Martín, La Matanza, Morón, Merlo, 3 de Febrero, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui, Escobar, Pilar, General Rodríguez, La Plata, Marcos Paz, San Vicente, Berisso, Ensenada, Moreno, Luján, Ezeiza, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, Malvinas Argentinas y Presidente Perón.

ingresos totales de los servicios públicos de transporte urbano por automotor de pasajeros, su competidor más cercano, lo cual demuestra la importancia del sector dentro del transporte.

El gasto anual por persona en taxis y remises es de unos \$236, cifra claramente mayor al gasto en transporte público urbano de pasajeros; en las localidades donde existe servicio de ómnibus, el gasto anual por persona en el mismo es del orden de los \$110, más del doble que lo que, en promedio, gastan las personas servicios de ómnibus urbanos.

**Flota de Taxis y Remises e ingresos por venta de servicios. Por provincia. Año 2007. En % del Total del País y en Base Total del País = 100**

Provincias	Población	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/ 1.000 habitantes. Base Total del país = 100	Recaudación anual total. En % del Total País	Recaudación anual por vehículo. Base Total del país = 100	Recaudación mensual por vehículo. Base Total del país = 100	Gasto anual por habitante. Base Total del país = 100
Buenos Aires	38%	30%	78	24%	79	79	62
Catamarca	1%	1%	63	0%	67	67	42
Chaco	3%	4%	134	3%	74	74	100
Chubut	1%	1%	71	1%	105	105	74
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	8%	24%	307	37%	155	155	474
Córdoba	8%	6%	72	6%	98	98	70
Corrientes	3%	2%	82	2%	86	86	70
Entre Ríos	3%	3%	80	2%	75	75	60
Formosa	1%	2%	134	1%	63	63	84
Jujuy	2%	1%	46	1%	65	65	30
La Pampa	1%	0%	43	0%	74	74	32
La Rioja	1%	1%	116	1%	66	66	76
Mendoza	4%	4%	99	4%	103	103	102
Misiones	3%	1%	28	1%	67	67	19
Neuquén	1%	1%	40	1%	94	94	37
Río Negro	2%	1%	40	1%	93	93	37
Salta	3%	2%	72	2%	69	69	50
San Juan	2%	1%	46	1%	86	86	39
San Luis	1%	2%	173	1%	76	76	131
Santa Cruz	1%	1%	123	1%	78	78	96
Santa Fe	8%	5%	62	5%	99	99	62
Santiago del Estero	2%	4%	176	3%	71	71	124
Tierra del Fuego	0%	0%	115	0%	107	107	122
Tucumán	4%	6%	163	6%	92	92	149
<b>Total general</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Se destaca en el cuadro precedente la fuerte concentración de la actividad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En efecto, el 37% de la recaudación total del país

corresponde a dicha ciudad y uno de cada cuatro Taxis y Remises es de allí. Cabe aclarar que estos valores no incluyen al conurbano bonaerense, caso en el cual la flota prácticamente se duplicaría.

Las provincias de San Luis, Santiago del Estero, Tucumán, Formosa y Chaco también sobresalen por el nivel de actividad de este sector. Las últimas cuatro provincias comparten muchas características similares: como se adelantó anteriormente, en ellas la disminución de la cantidad de Taxis y Remises de los últimos años no fue tan pronunciada como en otras zonas, producto de lo cual tienen tamaños de flota por sobre el promedio nacional.

Caso opuesto el de Misiones, Río Negro, Neuquén y La Pampa donde la cantidad de vehículos es sensiblemente menor, coincidiendo con los bajos niveles de gasto por habitante que allí se verifican.

**Flota de Taxis y Remises y recaudación por venta de servicios. Por región. Año 2007.**

Regiones	Población estimada	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/1000 habitantes	Recaudación anual total (miles de \$)	Recaudación anual por Vehículo (\$)	Recaudación mensual por vehículo (\$)	Gasto Anual por habitante (\$)
Cuyo	3.159.559	14.803	4,7	665.184	44.937	3.745	211
Mesopotámica	3.306.553	9.987	3,0	387.981	38.848	3.237	117
NEA	1.575.119	9.988	6,3	350.182	35.059	2.922	222
NOA	4.568.227	25.059	5,5	988.972	39.466	3.289	216
Pampeana	11.143.733	36.225	3,3	1.592.454	43.960	3.663	143
Patagónica	1.933.150	5.629	2,9	268.359	47.672	3.973	139
RMBA	13.670.042	84.673	6,2	5.024.024	59.335	4.945	368
<b>Total del País</b>	<b>39.356.383</b>	<b>186.364</b>	<b>4,7</b>	<b>9.277.157</b>	<b>49.780</b>	<b>4.148</b>	<b>236</b>

Fuente: INDEC, C3T, Facultades y Unidades Regionales de la UTN

**Flota de Taxis y Remises y recaudación por venta de servicios. Por región. Año 2007.**

**En % del Total del País y en Base Total del País = 100**

Regiones	Población estimada	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/1000 habitantes. Base Total del país = 100	Recaudación anual total. En % del Total País	Recaudación anual por vehículo Base Total del país = 100	Recaudación mensual por vehículo. Base Total del país = 100	Gasto Promedio Anual por Habitante. Base Total del país = 100
Cuyo	8%	8%	99	7%	90	90	89
Mesopotámica	8%	5%	64	4%	78	78	50
NEA	4%	5%	134	4%	70	70	94

Regiones	Población estimada	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/1000 habitantes. Base Total del país = 100	Recaudación anual total. En % del Total País	Recaudación anual por vehículo Base Total del país = 100	Recaudación mensual por vehículo. Base Total del país = 100	Gasto Promedio Anual por Habitante. Base Total del país = 100
NOA	12%	13%	116	11%	79	79	92
Pampeana	28%	19%	69	17%	88	88	61
Patagónica	5%	3%	61	3%	96	96	59
RMBA	35%	45%	131	54%	119	119	156
<b>Total del País</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: elaboración propia en base al cuadro anterior

Analizando estos dos cuadros, podemos diferenciar tres grandes zonas compuestas por regiones con características similares. Un grupo conformado por Cuyo, NOA y NEA, con un nivel de gasto anual por habitante en servicios de Taxis y Remises de entre \$210 y \$220, una flota medianamente grande y una recaudación mensual relativamente baja en NOA y NEA. Las provincias que componen esta zona poseen, en general, exceptuando las provincias de Mendoza y San Juan, un alto grado de informalidad en el sector, lo que permite la presencia en el mercado de vehículos que no estarían en condiciones de circular en un marco de mediana regulación y control, promoviendo una flota numerosa y, vía oferta, con precios muy accesibles al público de ingresos medios y medios/bajos. Como consecuencia, el sistema de Taxis y Remises es asiduamente utilizado por la población pero los ingresos de quienes ofrecen dichos servicios son bajos.

Por ello, el servicio de Taxis y Remises resulta responsable de una porción importante de demanda de transporte urbano a partir de competir por la captación de pasajeros con el sistema de transporte público; de hecho, en muchas localidades, algunos Taxis y Remises cobran tarifa plana y realizan el mismo recorrido de las líneas de transporte público de pasajeros, llevando varios pasajeros que comparten el viaje. Esta situación se ve amplificada, generalmente, por la existencia de un sistema de transporte público de pasajeros que opera con falencias que disminuyen su elección por parte de los pasajeros y aumentando la preferencia por el servicio de Taxis y Remises. Caso contrario es el de la ciudad de Salta (y alrededores), donde la renovación del sistema de transporte público ha dado buenos resultados reduciendo, sustantivamente, la cantidad de Taxis y Remises en operación<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Información detallada por el Lic. Luis Yanes

Otro de los grupos, compuesto por las regiones Mesopotámica, Pampeana y Patagónica, presenta niveles de gasto anual por habitante muy bajos – por debajo de los \$150 anuales –, flotas reducidas – aproximadamente 3 vehículos por cada 1.000 habitantes – y una recaudación relativamente alta (salvo en la región Mesopotámica). Esta zona se diferencia sustancialmente de la anterior en los niveles de ingreso de sus habitantes, los cuales son, en promedio, muy superiores – exceptuando las provincias de Misiones y Corrientes –. Este contraste se ve reflejado en la gran cantidad de automóviles particulares en cada una de las regiones que componen este grupo, la que muestra niveles particularmente altos en las regiones Pampeana y Patagónica. Es claro que el auto particular es un competidor directo del servicio de Taxis y Remises, por lo que la demanda de este último merma fuertemente al crecer el parque de automóviles particulares. Esta situación deriva en un gasto promedio anual por habitante en Taxis y Remises relativamente bajo y una flota más bien pequeña dado que no se encuentra mercado suficiente para expandirla.

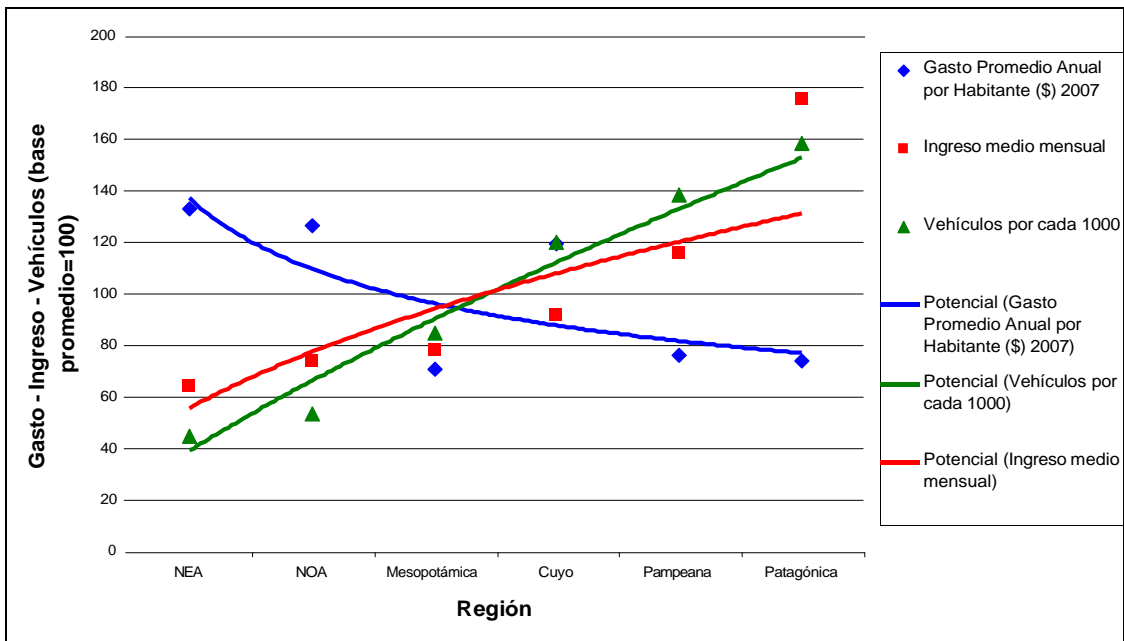
En el gráfico siguiente se puede observar la relación inversa entre la cantidad de automóviles por cada mil habitantes y el gasto en Taxis y Remises en las diferentes regiones. Nótese la relación directa entre los ingresos promedio de los habitantes y la cantidad de automóviles por cada 1.000 habitantes<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> En los ulteriores cuadros se han omitido intencionalmente los datos de la RMBA puesto que dicha región tiene una dinámica distinta a la del resto del país, como se verá más adelante

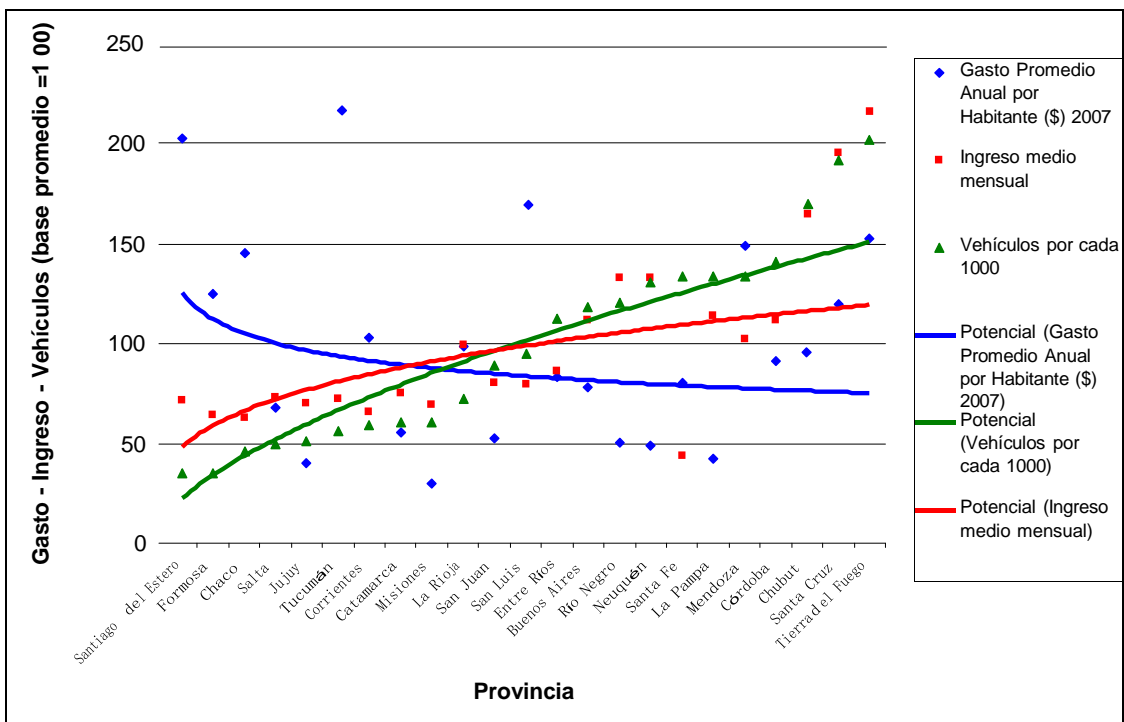


**Cantidad de automóviles particulares, Gasto anual por habitante en servicios de Taxis y Remises, Ingreso medio mensual. Por región**



Estas mismas relaciones se grafican pero tomando como objeto de estudio a las provincias en lugar de las regiones.

**Cantidad de automóviles particulares, Gasto anual por habitante en servicios de Taxis y Remises, Ingreso medio mensual. Por provincia**



Tal como se puede observar, el tipo de relación entre las variables consideradas en cada provincia mantiene la misma naturaleza que en el caso de las regiones.

Un caso que cabe destacar es el de la región Patagónica. La misma tiene los ingresos por habitante más altos del país así como el valor más alto de automóviles por cada 1.000 habitantes. Esto, junto con el régimen impositivo diferencial sobre los combustibles, que abarata relativamente el uso del auto particular y rige en la mayor parte del territorio de dicha región, lleva a un uso muy intensivo del transporte privado, lo que se verifica en que la Región presenta también los niveles más altos de consumo de combustible por habitante, tal como se aprecia en el cuadro siguiente.

El mayor uso del auto particular va en desmedro de la demanda de servicios de Taxis y Remises pero además, tal como se ha visto, el mayor nivel de ingreso por habitante se correlaciona directamente con precios más altos de los servicios de Taxis y Remises. De esta forma, la recaudación por vehículo en la Región Patagónica es una de las más altas del país.

**Ingreso media anual por habitante, flota de automóviles particulares y gasto anual por habitante en servicios de Taxis y Remises. Por Regiones**

Región	Ingreso Medio Mensual por Habitante	Automóviles particulares	Vehículos Cada 1000 Habitantes	Gasto en Combustible por Habitante	Gasto Promedio Anual por Habitante en taxis y remises(\$) 2007
Cuyo	397	444.925	141	131	211
Mesopotámica	340	330.801	100	115	117
NEA	278	83.268	53	94	222
NOA	320	287.113	63	72	216
Pampeana	502	1.811.799	163	120	143
<b>Patagónica</b>	<b>762</b>	<b>359.985</b>	<b>186</b>	<b>244</b>	<b>139</b>
RMBA	622	2.427.309	178	86	368

Fuente: INDEC, DNRNPA, Secretaría de Energía de la Nación

La restante región – RMBA – no puede acoplarse a otras regiones puesto que sus características son muy particulares y no hay sistema de transporte en el país que se parezca, ni siquiera mínimamente, al suyo, principalmente en la cantidad de vehículos: la cantidad de Taxis y Remises es de más de 84.600 unidades y la de ómnibus urbanos supera las 16.000 unidades. El gasto anual por habitante en servicios de

Taxis y Remises asciende a \$368, una cifra muy superior a la de las demás regiones. El origen de esta diferencia debe buscarse en el nivel de ingreso de su población – principalmente de la ciudad de Buenos Aires –, en las largas distancias que deben recorrerse a diario, en la centralización de la actividad económica y social del aglomerado en un radio relativamente pequeño y la consecuente necesidad de traslado permanente, etc. La recaudación mensual por vehículo, de casi \$ 5.000, también es más alta que el promedio nacional. Esto concuerda con la diferencia que, en general, se vislumbra en los niveles de precio entre la RMBA y el interior del país. Esta región concentra, además, el 54% de la recaudación total del país, aunque su población represente el 35% de todo el país. Cabe destacar que tiene, al igual que la región Patagónica, un parque automotor muy grande dada la población. Sin embargo, en la RMBA ocurre algo particular: la congestión de tránsito y la dificultad y costos de estacionamiento hacen menos atractivo el uso del auto particular que en ciudades más pequeñas. Ello favorece el uso de los medios de transporte públicos y no públicos, incluido el servicio de Taxis y Remises. De allí que el gasto en los mismos en la región sea muy elevado.

#### Flota y Recaudación del sector Taxis y Remises. Por grandes aglomerados urbanos. Año

2007

Aglomerados urbanos	Provincia	Población	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/1000 habitantes	Recaudación Anual Total (miles de \$)	Recaudación anual por Vehículo (\$)	Recaudación mensual por vehículo (\$)	Gasto Anual por Habitante (\$)
Gran Bahía Blanca	Buenos Aires	353.539	958	2,7	36.919	38.533	3.211	104
Gran Bariloche	Río Negro	99.613	490	4,9	27.261	55.677	4.640	274
Gran Catamarca	Catamarca	200.000	770	3,8	29.305	38.058	3.172	147
Gran Comodoro Rivadavia	Chubut	150.016	588	3,9	31.651	53.810	4.484	211
Gran Córdoba	Córdoba	1.355.047	7.118	5,3	412.840	57.998	4.833	305
Gran Corrientes	Corrientes	353.637	2.003	5,7	109.101	54.466	4.539	309
Gran Formosa	Formosa	236.407	2.031	8,6	73.017	35.944	2.995	309
Gran Jujuy	Jujuy	271.759	613	2,3	23.125	37.741	3.145	85
Gran La Rioja	La Rioja	180.046	937	5,2	35.668	38.058	3.172	198
Gran Mar del Plata	Buenos Aires	581.742	3.721	6,4	165.200	44.402	3.700	284
Gran Mendoza	Mendoza	894.518	4.025	4,5	234.903	58.356	4.863	263
Gran Neuquén	Neuquén - Río Negro	418.694	644	1,5	36.226	56.225	4.685	87
Gran Orán	Salta	107.397	584	5,4	16.673	28.544	2.379	155
Gran Paraná	Entre Ríos	255.166	1.572	6,2	73.123	46.516	3.876	287
Gran Posadas	Misiones	332.899	516	1,5	21.753	42.181	3.515	65
Rawson - Trelew - Playa Unión	Chubut	123.667	310	2,5	16.143	52.128	4.344	131
Gran Resistencia	Chaco	417.327	3.159	7,6	150.845	47.750	3.979	361

Aglomerados urbanos	Provincia	Población	Flota de Taxis y Remises	Taxis y Remises c/1000 habitantes	Recaudación Anual Total (miles de \$)	Recaudación anual por Vehículo (\$)	Recaudación mensual por vehículo (\$)	Gasto Anual por Habitante (\$)
Gran Río Cuarto	Córdoba	160.423	192	1,2	6.847	35.738	2.978	43
Gran Rosario	Santa Fe	1.183.750	5.048	4,3	294.562	58.356	4.863	249
Gran Salta	Salta	551.103	1.878	3,4	82.235	43.780	3.648	149
Gran San Juan	San Juan	498.227	1.265	2,5	57.814	45.696	3.808	116
Gran San Luis	San Luis	199.070	2.185	11,0	87.778	40.173	3.348	441
San Nicolás - Villa Constitución	Buenos Aires - Santa Fe	193.001	627	3,3	23.987	38.228	3.186	124
Gran Santa Fe	Santa Fe	449.665	1.412	3,1	78.199	55.368	4.614	174
Gran Santa Rosa	La Pampa	117.462	151	1,3	7.033	46.516	3.876	60
Gran Santiago del Estero	Santiago del Estero	373.593	4.908	13,1	196.110	39.961	3.330	525
Gran Tucumán	Tucumán	854.399	9.057	10,6	453.711	50.097	4.175	531
Viedma - Carmen de Patagones	Buenos Aires - Río Negro	78.995	178	2,3	6.316	35.487	2.957	80
Pinamar - Villa Gesell	Buenos Aires	60.266	471	7,8	16.185	34.357	2.863	269
Río Segundo - Pilar	Córdoba	34.838	200	5,7	6.186	30.908	2.576	178
RMBA	Ciudad de Buenos Aires - Buenos Aires	13.670.042	84.673	6,2	5.024.024	59.335	4.945	368
San Francisco - Frontera	Córdoba	70.874	248	3,5	8.612	34.743	2.895	122
Alto Valle de Río Negro	Río Negro	145.241	223	1,5	9.764	43.692	3.641	67
Villa María - Villa Nueva	Córdoba	105.508	594	5,6	20.841	35.070	2.922	198
Total Aglomerados		25.077.932	143.350	5,7	7.873.957	54.928	4.577	314
Total País		39.356.383	186.364	4,7	9.277.157	49.780	4.148	236

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Facultades y Unidades Regionales de UTN, INDEC, Direcciones Provinciales de Estadística, DNCN

Los grandes aglomerados urbanos del país – Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario y Gran Mendoza – tienen niveles de recaudación mensual por vehículo claramente mayores a los del resto de los aglomerados urbanos del país, superando los \$4.800.

Otras zonas metropolitanas tienen una cantidad relativamente alta de Taxis y Remises por cada 1000 habitantes, como los aglomerados de las ciudades de Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Formosa, Resistencia (Chaco) y San Luis. En las mismas, es también alto el gasto anual por habitante por los servicios de transporte en Taxis y Remises, en concordancia con lo antedicho.

## **5. Conclusiones**

Con todas las salvedades del caso, el trabajo ha estimado la flota y la recaudación de Taxis y Remises de Argentina en base a diferentes fuentes y consultas realizadas por el C3T y las Facultades y Unidades Regionales de la UTN. El resultado alcanzado ha sido que el sector de Taxis y Remises del país emerge como el principal modo de transporte de pasajeros dentro de las fronteras nacionales muy por encima de su competidor más cercano como lo es el Transporte Público de Pasajeros Urbanos (incluyendo a los servicios ferroviarios de superficie y subterráneo). La estimación arroja que en el país el servicio es prestado por más de 186.000 unidades que facturaron, en el año 2007, más de \$ 9.200 millones.

Los motivos de tal desarrollo responden a naturalezas diferentes según regiones y aglomerados urbanos. En algunas regiones y ciudades su desarrollo se encuentra asociado a situaciones laborales frágiles, donde también son frágiles los sistemas de control tornándose un modo de transporte de baja calidad y precio, demandado por sectores de ingresos medios y medios / bajos, mientras que en otras ciudades es un servicio de mayor precio y calidad al que acceden sectores medios y medios / altos. La ciudad de Buenos Aires es un ejemplo claro en este sentido mientras que el conurbano bonaerense y varias ciudades del NOA y NEA son ejemplos en contrario.

Hasta no hace muchos años atrás, los Taxis eran un tipo de oferta muy diferenciado a la de los Remises: los primeros eran de menor calidad relativa que los segundos y, por ende, también lo eran los niveles de precios de los servicios. En la actualidad, si bien siguen existiendo Remises de alta calidad en algunas pocas ciudades grandes, en general el Remise ha mutado hasta indiferenciarse de los Taxis, en la mayoría de las ciudades del interior del país, incluso en la operatoria.