



**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
www.c3t.fra.utn.com.ar

**“Parque móvil de los Servicios Públicos de
Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la
Argentina en el segundo semestre de 2011”**

**Mayo de 2012*

El transporte público automotor de pasajeros es, por lejos, el principal modo de transporte público de personas en el país. En principio, estos servicios pueden dividirse en urbanos o interurbanos, los primeros desarrollando sus recorridos íntegramente dentro de un aglomerado urbano, y los segundos uniendo diferentes ciudades. El presente análisis cubre las características de las flotas de ómnibus que se utilizan para prestar servicios públicos de transporte de pasajeros en la República Argentina, abarcando tanto los ámbitos urbanos como interurbanos para la Jurisdicción Nacional, así como las distintas Jurisdicciones Provinciales y Municipales, estas últimas agrupadas por provincia, para el segundo semestre del año 2011

Parque móvil de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la Argentina en el segundo semestre de 2011¹

Mayo de 2012

1. Introducción

Se denominan “Servicios Públicos” de Transporte de Pasajeros (SPTP) a “todos aquellos servicios que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte”². El transporte público automotor de pasajeros es, por lejos, el principal modo de transporte público de personas en el país.

En principio, estos servicios pueden dividirse en urbanos o interurbanos, los primeros desarrollando sus recorridos íntegramente dentro de un aglomerado urbano, y los segundos uniendo diferentes ciudades. Sin embargo, esta categorización puede presentar diferencias en algunos casos, pudiendo ocurrir que se clasifique como servicios interurbanos a recorridos que unen dos localidades de un mismo aglomerado. Lo mismo puede suceder por el crecimiento del área urbanizada de una aglomeración, que puede, con los años, convertir a lo que era una línea interurbana en urbana.

La asignación de los vehículos en los ámbitos de operación (urbano e interurbano) puede igualmente no coincidir con la que se encuentra en el libro “Transporte público regular de pasajeros por automotor de corta, media y larga distancia en la República Argentina”, publicado en el año 2009 por el C3T, ya que, en ese caso, la misma se efectuó de acuerdo al criterio de origen y destino de las líneas en tanto que en esta serie se respeta la asignación establecida por las diferentes jurisdicciones para la percepción de los subsidios nacionales del SISTAU y del cupo del gasoil.

El presente análisis cubre las características de las flotas de ómnibus que se utilizan para prestar servicios públicos de transporte de pasajeros en la República Argentina, abarcando la Jurisdicción Nacional, así como las distintas Jurisdicciones Provinciales y Municipales, estas últimas agrupadas por provincia.

¹ Juan Martín Piccirillo del C3T.

² C3T-UTN “Transporte Público Automotor en la Argentina”, 2009.

Este trabajo presenta la evolución de la serie iniciada en el trabajo del C3T “Parque móvil de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la Argentina en el período 2005 – 2010”, y que tuvo su continuidad con el documento “Parque móvil de los Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros por Ómnibus en la Argentina en el primer semestre de 2011”. Cabe aclarar que los cambios en el parque de un período a otro pueden tener origen en modificaciones registrales y no necesariamente en aumentos o disminuciones reales del número de vehículos en servicio.

La información utilizada, en todos los casos, proviene de los registros jurisdiccionales centralizados en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). En los mismos constan las características detalladas de cada vehículo disponible para la prestación de servicios. A efectos de este informe se trabaja únicamente con los datos de antigüedad, capacidad, chasis y carrocería, de forma de analizar el parque desde un enfoque integral ya que el objetivo no es detenerse en las particularidades de un vehículo u operador determinado.

Siguiendo la metodología de la entrega anterior, para el cálculo de la antigüedad de cada vehículo en los meses de diciembre, se resta el año de fabricación al año siguiente al analizado. Al incorporar valores correspondientes a los meses de junio, en estos casos el año de fabricación es restado al año analizado más 0,5. Por otra parte, toda mención a la capacidad de los vehículos se refiere a la cantidad de asientos.

Otra aclaración necesaria tiene que ver con el transporte público de pasajeros en las ciudades de Córdoba, Mendoza y Rosario, donde el servicio es prestado por ómnibus y trolebuses. Estos últimos son incluidos en los valores del parque global, pero no reciben atención por separado debido a que no hubo cambios en el parque de vehículos con respecto al informe anterior.

Por último, la ausencia de vehículos en el ámbito Interurbano que operen bajo Jurisdicción de la provincia de Tierra del Fuego tiene que ver con que dicho servicio no tiene carácter de servicio público en esa provincia. Por lo tanto, bajo el título de esa provincia sólo existen servicios públicos de jurisdicción municipal en el ámbito urbano. Por otra parte, en las provincias de Mendoza, San Juan y Catamarca no hay vehículos bajo jurisdicción municipal, ya que la totalidad de los SPTP en dichas jurisdicciones dependen de las respectivas provincias, y no de los municipios.

2. La evolución en los últimos 5 años

En el presente análisis se aprecia la evolución del parque automotor utilizando datos semestrales del período diciembre 2006 – diciembre 2011. Se deja debida nota que al comparar diciembre con junio, existen fenómenos estacionales que pueden afectar parcialmente la tendencia que ilustran los gráficos.

Como se mencionó en el informe anterior, la baja de la cantidad de vehículos del ámbito interurbano que se observa en 2009 es un hecho puramente registral, que se explica por la reclasificación que tuvo lugar en varias jurisdicciones, donde algunas empresas interurbanas desdoblaron sus operaciones en urbanas e interurbanas. Incluso hubo casos de operadores que pasaron totalmente de un ámbito al otro. Estos cambios se debieron a que la Secretaría de Transporte autorizó la reclasificación de aquellos servicios de recorridos inferiores a 60 km y cuyas frecuencias semanales fueran superiores a 35; y al hecho que ante la posibilidad de optar, al operador le resulta más conveniente estar encuadrado en el ámbito urbano. En muchos casos estos servicios estarían mejor clasificados como Media Distancia, pero al no existir esa categoría quedan asimilados al ámbito urbano.

**Gráfico Nº 1. Total de vehículos prestando servicios en el ámbito urbano
diciembre 2006 – diciembre 2011**

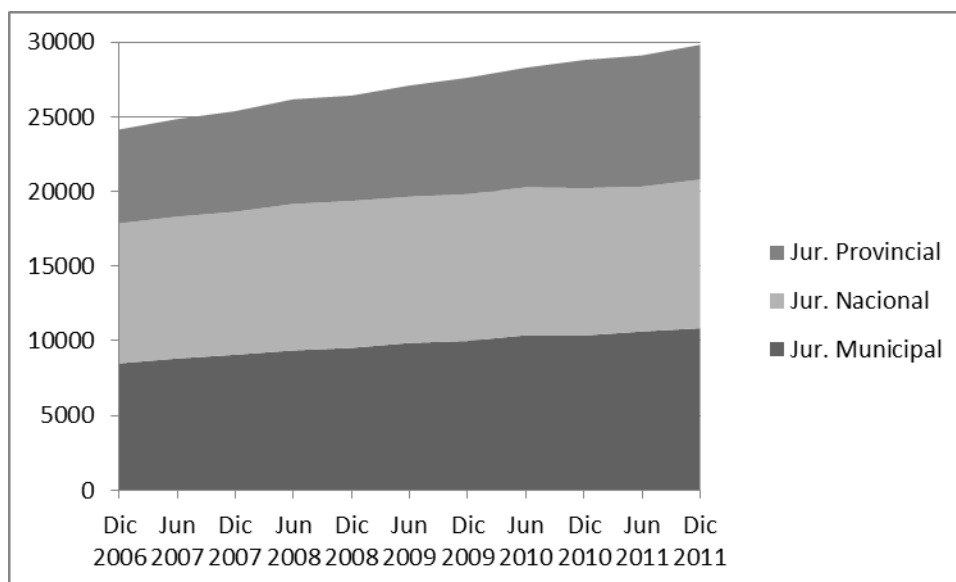


Gráfico N° 2. Total de vehículos prestando servicios en el ámbito interurbano diciembre 2006 - diciembre 2011

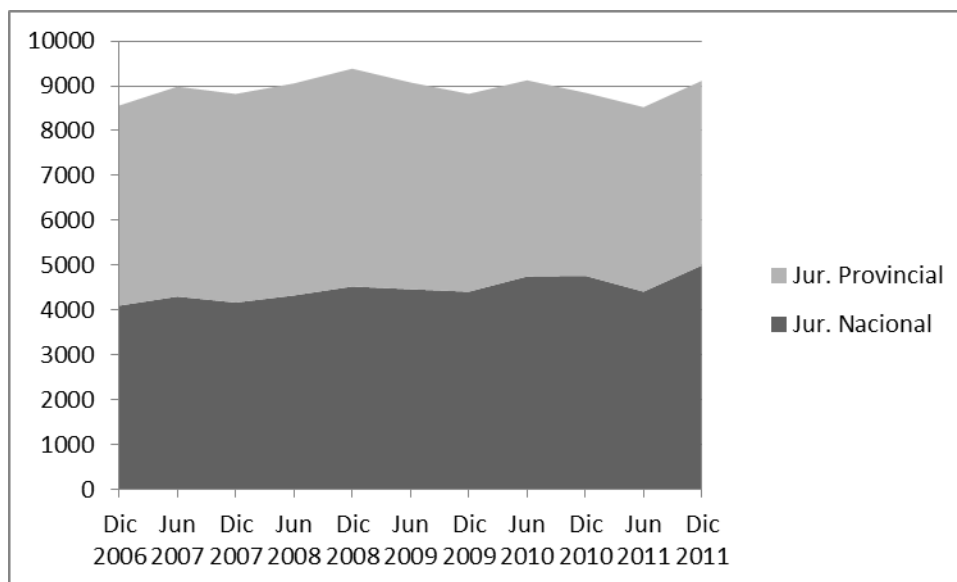
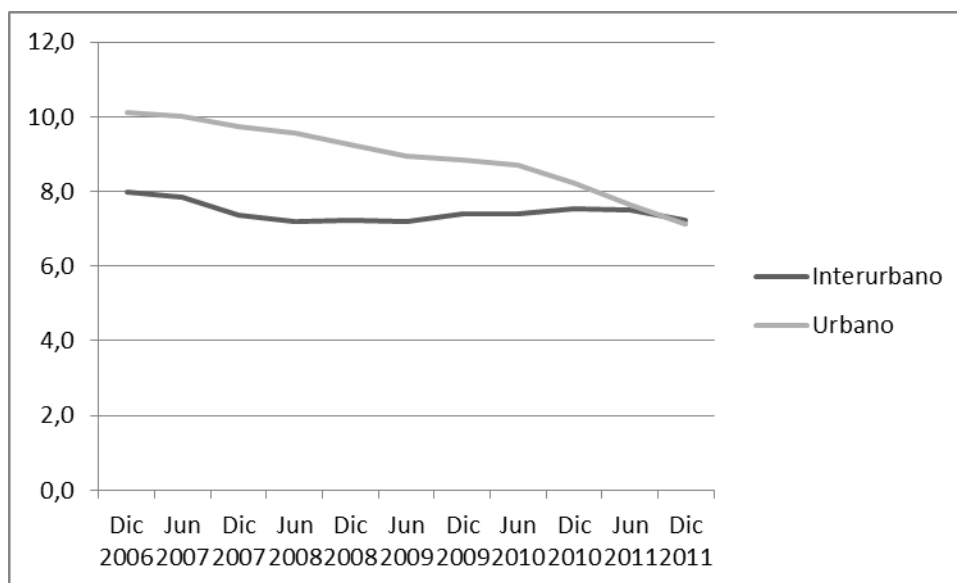
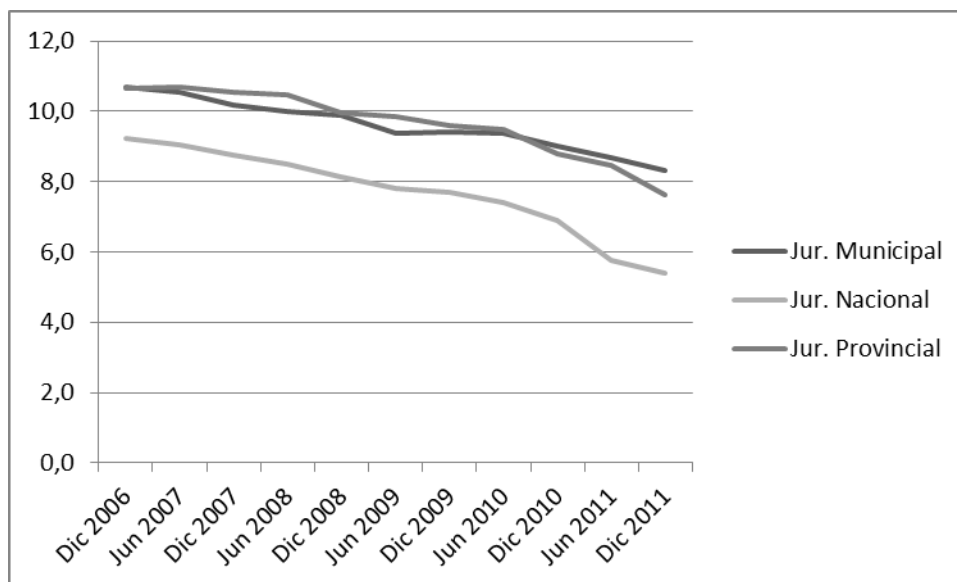


Gráfico N° 3. Antigüedad promedio de los vehículos diciembre 2006 – diciembre 2011: Todas las Jurisdicciones



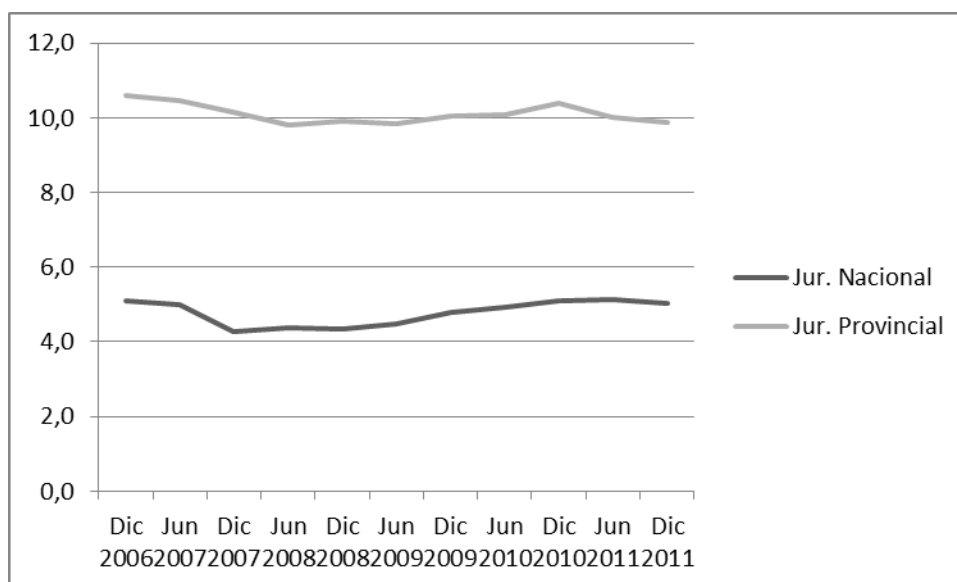
Como puede apreciarse en el gráfico N° 3, la antigüedad promedio sigue disminuyendo en el ámbito urbano, mientras que en el interurbano la renovación fue más acelerada hasta 2007, para luego estancarse a partir de 2008 y llegar a 2011 con un parque con una antigüedad promedio de casi siete años y medio, es decir que es apenas más antiguo que en 2008. A partir de junio de 2011 se ha producido una convergencia entre los dos ámbitos.

Gráfico Nº 4. Ámbito Urbano diciembre 2006 – diciembre 2011: Antigüedad de los vehículos por jurisdicción



En el ámbito urbano la antigüedad continúa en descenso en todas las jurisdicciones, y respecto a junio pasado se redujo la diferencia entre los vehículos de Jurisdicción Provincial y Nacional.

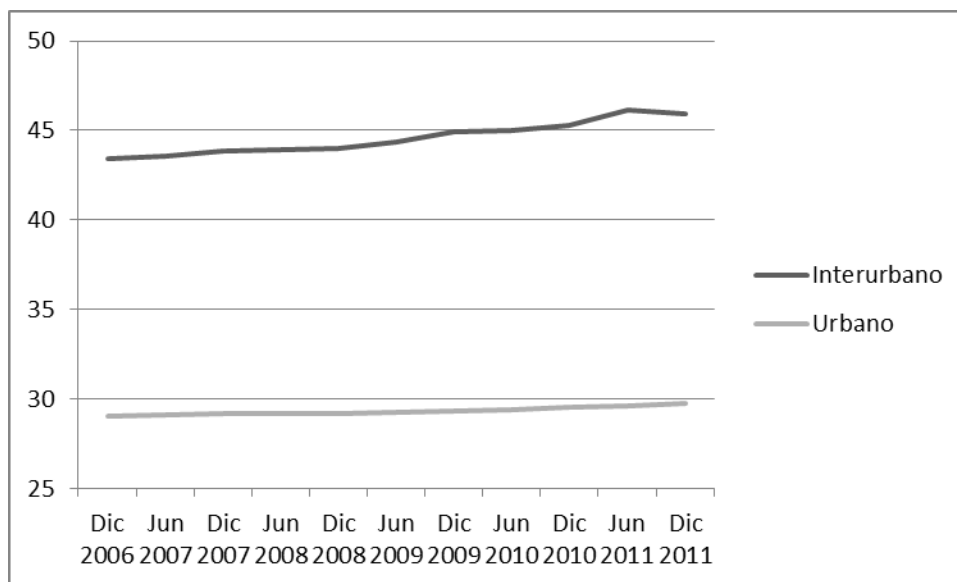
Gráfico Nº 5. Ámbito Interurbano diciembre 2006 – diciembre 2011: Antigüedad de los vehículos por jurisdicción



En el caso de los servicios interurbanos no hay servicios de Jurisdicción Municipal. La diferencia de antigüedad entre los vehículos de Jurisdicción Nacional y los de

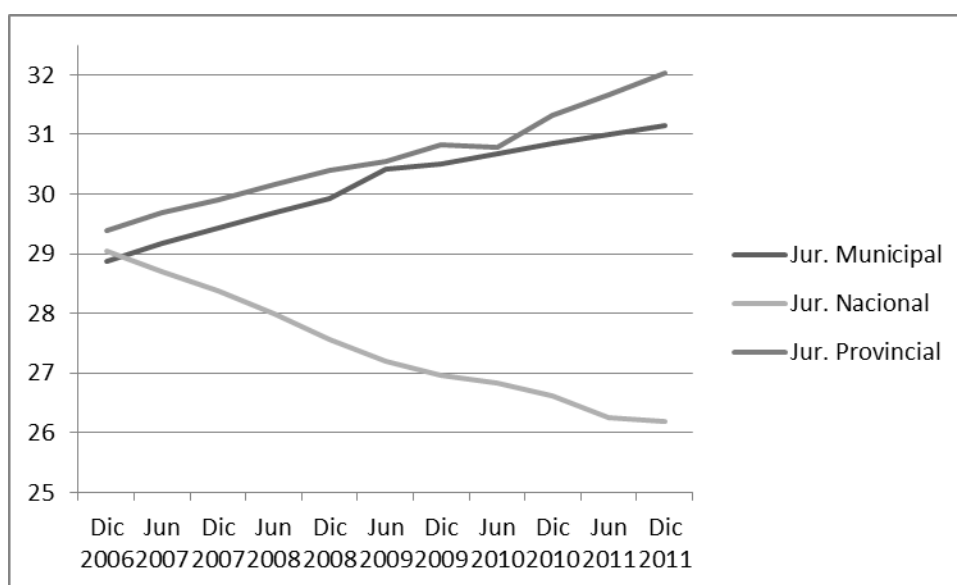
Jurisdicción Provincial continúa siendo marcada, dado que el parque de estos últimos aproximadamente del doble de antigüedad.

Gráfico Nº 6. Capacidad (asientos) promedio de los vehículos diciembre 2006 – diciembre 2011: Todas las Jurisdicciones



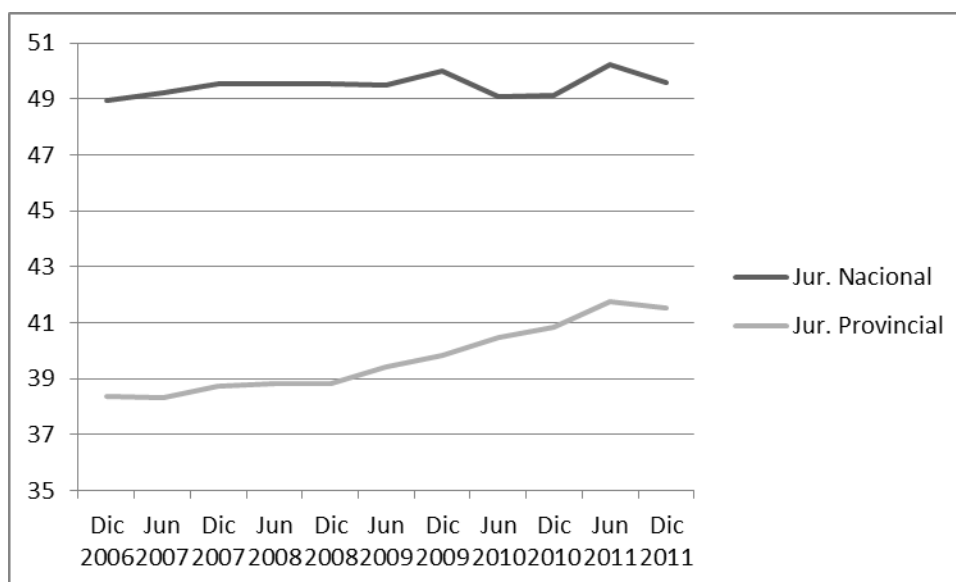
La capacidad de los vehículos de transporte urbano se ha mantenido prácticamente constante a lo largo del período, mientras que en los vehículos que prestan servicios interurbanos se mantiene el ligero incremento de los últimos períodos.

Gráfico Nº 7. Ámbito Urbano diciembre 2006 – diciembre 2011: Capacidad (asientos) de los vehículos por jurisdicción



En el ámbito urbano no se se observam cambios en la tendencia. Los vehículos de Jurisdicción Nacional van a contramano de lo que muestran las Jurisdicciones Provinciales y Municipales, debido a que los primeros cuentan con exigencias de piso bajo y espacios para sillas de ruedas, lo cual reduce el espacio disponible para asientos.

Gráfico N° 8. Ámbito Interurbano diciembre 2006 – diciembre 2011: Capacidad (asientos) de los vehículos por jurisdicción



En el ámbito interurbano la capacidad promedio se mantiene relativamente constante en los vehículos de Jurisdicción Nacional. Al mismo tiempo en la Jurisdicción Provincial se detuvo el incremento lento pero sostenido que se venía observando.

3. Carrocerías y chasis incorporados en el segundo semestre de 2011

Ámbito Urbano

Entre los fabricantes de chasis, Mercedes-Benz, continúa siendo el proveedor mayoritario, con casi las dos terceras partes de las unidades incorporadas; el resto del mercado prácticamente se divide entre Agrale y Puma. En carrocerías también hay un líder definido, Metalpar, manteniendo el 51% de las incorporaciones, aunque la composición del resto está mucho más atomizada.

Gráfico N° 16. Ámbito Urbano: marcas de chasis incorporados en el segundo semestre de 2011

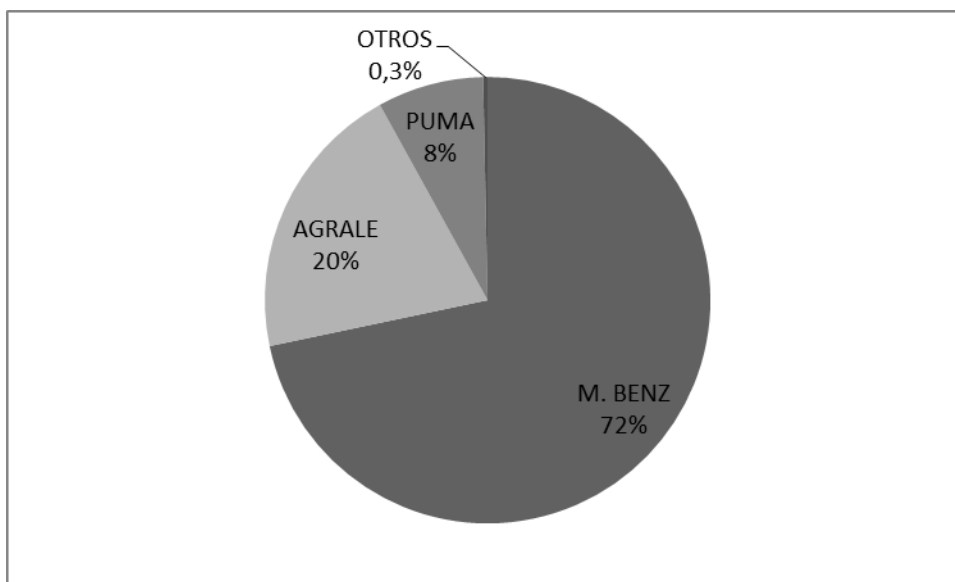
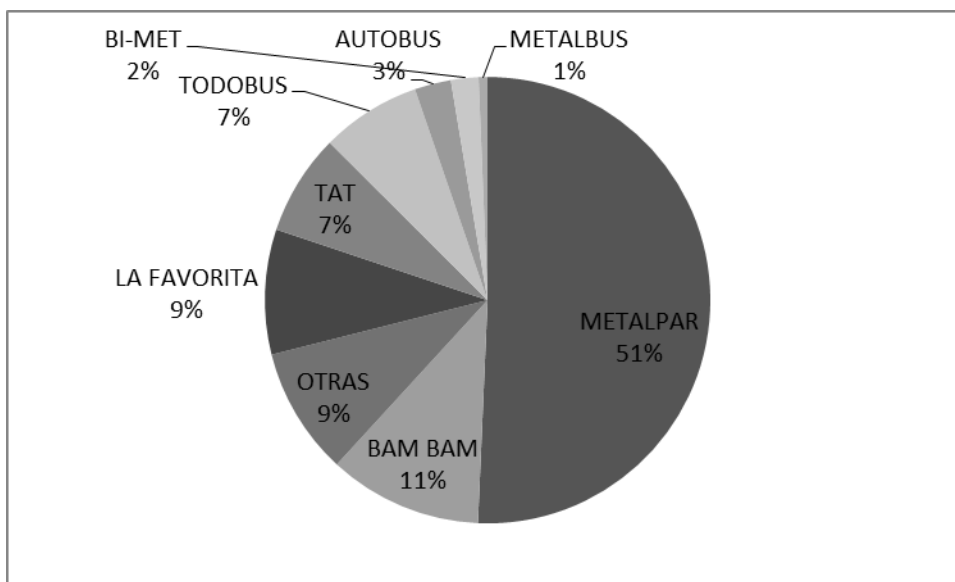


Gráfico N° 17. Ámbito Urbano: marcas de carrocerías incorporadas en el segundo semestre de 2011



Ámbito Interurbano

En el ámbito interurbano el dominio de Mercedes-Benz entre los vehículos nuevos es también importante, aunque Scania y Volvo han incrementado sus participaciones en relación con el período anterior. El rubro carrocerías está atomizado al igual que en el ámbito urbano, siendo en este caso Marcopolo el principal proveedor.

Gráfico Nº 18. Ámbito Interurbano: marcas de chasis incorporados en el segundo semestre de 2011

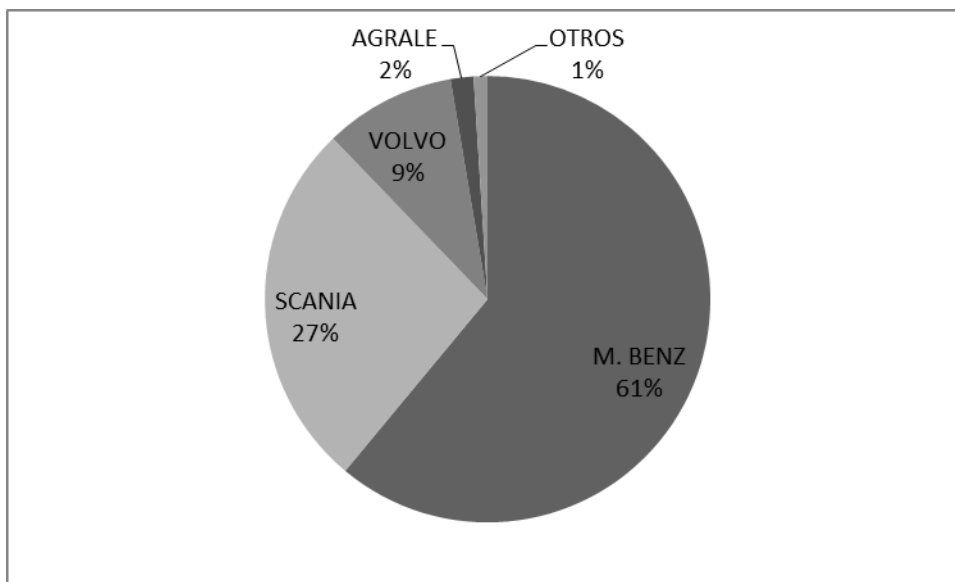
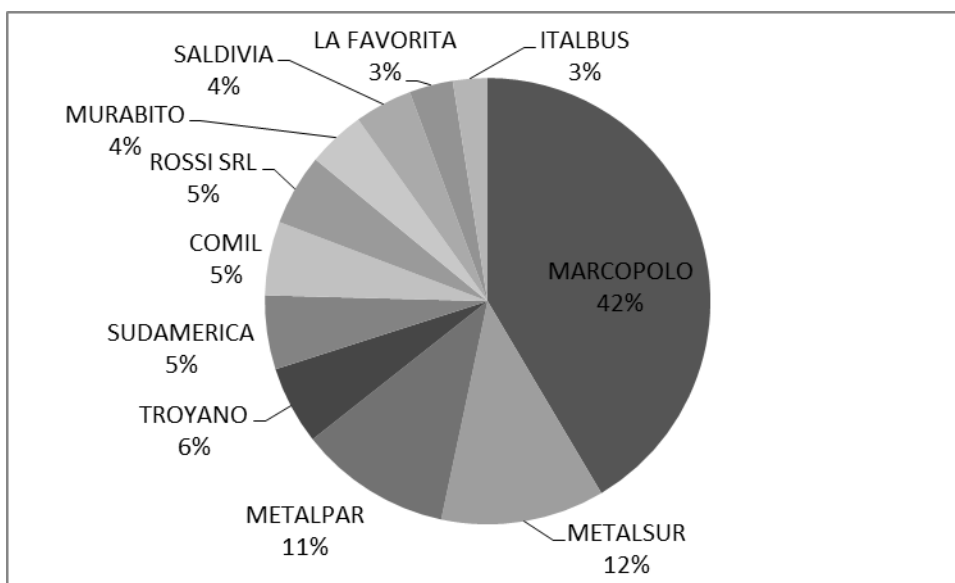


Gráfico Nº 19. Ámbito interurbano: marcas de carrocerías incorporadas en el segundo semestre de 2011



Anexo

1. Cantidad de vehículos, ámbito urbano, por año y por jurisdicción, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Municipal	8496	8823	9074	9368	9530	9867	9998	10379	10363	10635	10851
Jur. Nacional	9371	9495	9569	9800	9839	9785	9824	9900	9866	9693	9950
Jur. Provincial	6282	6531	6737	7005	7054	7444	7795	8012	8577	8786	9017
Total general	24149	24849	25380	26173	26423	27096	27617	28291	28806	29114	29818

2. Cantidad de vehículos, ámbito interurbano, por año y por jurisdicción, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Nacional	4097	4301	4167	4326	4525	4464	4409	4748	4764	4410	4995
Jur. Provincial	4465	4684	4655	4730	4861	4614	4414	4378	4085	4117	4121
Total general	8562	8985	8822	9056	9386	9078	8823	9126	8849	8527	9116

3. Antigüedad promedio, todas las jurisdicciones, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Interurbano	8,0	7,8	7,4	7,2	7,2	7,2	7,4	7,4	7,5	7,5	7,2
Urbano	10,1	10,0	9,7	9,6	9,2	8,9	8,9	8,7	8,2	7,6	7,1

4. Antigüedad promedio por jurisdicción, ámbito urbano, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Municipal	10,7	10,5	10,2	10,0	9,9	9,4	9,4	9,4	9,0	8,7	8,3
Jur. Nacional	9,2	9,1	8,8	8,5	8,1	7,8	7,7	7,4	6,9	5,8	5,4
Jur. Provincial	10,7	10,7	10,5	10,5	9,9	9,8	9,6	9,5	8,8	8,5	7,6

5. Antigüedad promedio por jurisdicción, ámbito interurbano, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Nacional	5,1	5,0	4,3	4,4	4,3	4,5	4,8	4,9	5,1	5,1	5,0
Jur. Provincial	10,6	10,4	10,1	9,8	9,9	9,8	10,0	10,1	10,4	10,0	9,9

6. Capacidad promedio (asientos), todas las jurisdicciones, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Interurbano	43	44	44	44	44	44	45	45	45	46	46
Urbano	29	29	29	29	29	29	29	29	30	30	30

7. Ámbito urbano: Capacidad promedio (asientos), por jurisdicción, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Municipal	29	29	29	30	30	30	31	31	31	31	31
Jur. Nacional	29	29	28	28	28	27	27	27	27	26	26
Jur. Provincial	29	30	30	30	30	31	31	31	31	32	32

8. Ámbito interurbano: Capacidad promedio (asientos), por jurisdicción, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Jur. Nacional	49	49	50	50	50	49	50	49	49	50	50
Jur. Provincial	38	38	39	39	39	39	40	40	41	42	42

9. Trolebuses: cantidad de vehículos, capacidad promedio (asientos) y antigüedad promedio, diciembre 2006 - diciembre 2011

	Dic 2006	Jun 2007	Dic 2007	Jun 2008	Dic 2008	Jun 2009	Dic 2009	Jun 2010	Dic 2010	Jun 2011	Dic 2011
Antigüedad Promedio	24	24	25	26	26	26	27	27	24	24	25
Capacidad Promedio	31	31	31	31	31	31	31	31	35	35	35
Cantidad de Vehículos	111	111	110	110	110	110	113	115	122	123	123

10. Ámbito urbano: cantidad de vehículos por jurisdicción, diciembre 2011

	Municipal	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL		9950	
BUENOS AIRES	4606		5265
CATAMARCA			249
CHACO	162		37
CHUBUT	213		
CÓRDOBA	1088		628
CORRIENTES	337		3
ENTRE RÍOS	387		
FORMOSA	108		
JUJUY	389		53
LA PAMPA	38		
LA RIOJA	96		
MENDOZA			917
MISIONES	397		109
NEUQUÉN	183		29
RÍO NEGRO	220		12
SALTA	582		
SAN JUAN			388
SAN LUIS	133		32
SANTA CRUZ	51		1
SANTA FE	1021		443
SANTIAGO DEL ESTERO	288		82
TIERRA DEL FUEGO	51		
TUCUMÁN	438		709

11. Ámbito interurbano: cantidad de vehículos por jurisdicción, diciembre 2011

	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL	4995	
BUENOS AIRES		470
CATAMARCA		96
CHACO		203
CHUBUT		122
CÓRDOBA		607
CORRIENTES		154
ENTRE RÍOS		185
FORMOSA		32
JUJUY		281
LA PAMPA		77
LA RIOJA		79
MENDOZA		397
MISIONES		317
NEUQUÉN		82
RÍO NEGRO		65
SALTA		141
SAN JUAN		114
SAN LUIS		91
SANTA CRUZ		68
SANTA FE		295
SANTIAGO DEL ESTERO		190
TUCUMÁN		55

12. Ámbito urbano: antigüedad promedio por jurisdicción, diciembre 2011

	Municipal	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL		5,4	
BUENOS AIRES	10,3		7,9
CATAMARCA			11,3
CHACO	5,7		7,4
CHUBUT	5,8		
CÓRDOBA	6,4		6,8
CORRIENTES	5,4		6,3
ENTRE RÍOS	11,5		
FORMOSA	3,7		
JUJUY	7,3		10,4
LA PAMPA	5,4		
LA RIOJA	10,1		
MENDOZA			5,4
MISIONES	12,3		7,9
NEUQUÉN	8,9		3,7
RÍO NEGRO	12,2		6,0
SALTA	2,8		
SAN JUAN			6,9
SAN LUIS	2,3		4,5
SANTA CRUZ	5,0		3,0
SANTA FE	5,3		5,8
SANTIAGO DEL ESTERO	9,7		14,9
TIERRA DEL FUEGO	5,3		
TUCUMÁN	4,3		6,9

13. Ámbito interurbano: antigüedad promedio por jurisdicción, diciembre 2011

	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL	5,0	
BUENOS AIRES		8,3
CATAMARCA		11,7
CHACO		7,2
CHUBUT		7,2
CÓRDOBA		9,4
CORRIENTES		12,2
ENTRE RÍOS		13,8
FORMOSA		12,8
JUJUY		12,7
LA PAMPA		8,7
LA RIOJA		15,2
MENDOZA		5,6
MISIONES		15,2
NEUQUÉN		6,6
RÍO NEGRO		3,9
SALTA		9,1
SAN JUAN		8,0
SAN LUIS		8,5
SANTA CRUZ		7,2
SANTA FE		9,6
SANTIAGO DEL ESTERO		15,2
TUCUMÁN		6,8

14. Ámbito urbano: capacidad promedio (asientos) por jurisdicción, diciembre 2011

	Municipal	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL		26	
BUENOS AIRES	30		31
CATAMARCA			29
CHACO	31		36
CHUBUT	31		
CÓRDOBA	34		34
CORRIENTES	32		36
ENTRE RÍOS	31		
FORMOSA	26		
JUJUY	33		43
LA PAMPA	31		
LA RIOJA	32		
MENDOZA			32
MISIONES	30		31
NEUQUÉN	30		32
RÍO NEGRO	33		42
SALTA	31		
SAN JUAN			32
SAN LUIS	33		34
SANTA CRUZ	24		19
SANTA FE	33		42
SANTIAGO DEL ESTERO	30		30
TIERRA DEL FUEGO	26		
TUCUMÁN	33		35

15. Ámbito interurbano: capacidad promedio (asientos) por jurisdicción, diciembre 2011

	Nacional	Provincial
JURISDICCIÓN NACIONAL	50	
BUENOS AIRES		48
CATAMARCA		28
CHACO		40
CHUBUT		43
CÓRDOBA		39
CORRIENTES		42
ENTRE RÍOS		46
FORMOSA		49
JUJUY		44
LA PAMPA		29
LA RIOJA		37
MENDOZA		37
MISIONES		43
NEUQUÉN		48
RÍO NEGRO		43
SALTA		44
SAN JUAN		38
SAN LUIS		36
SANTA CRUZ		37
SANTA FE		48
SANTIAGO DEL ESTERO		37
TUCUMÁN		42

16. Ámbito Urbano: chasis incorporados en el segundo semestre de 2011

Marca	Total
M. BENZ	1543
AGRALE	436
PUMA	166
OTROS	7
Total general	2152

17. Ámbito interurbano: chasis incorporados en el segundo semestre de 2011

Marca	Total
M. BENZ	365
SCANIA	160
VOLVO	57
AGRALE	10
OTROS	6
Total general	598

18. Ámbito Urbano: carrocerías incorporadas en el segundo semestre de 2011

Marca	Total
METALPAR	1092
BAM BAM	240
OTRAS	199
LA FAVORITA	195
TAT	158
TODOBUS	156
AUTOBUS	57
BI-MET	43
METALBUS	14
Total general	2154

19. Ámbito Interurbano: carrocerías incorporadas en el segundo semestre de 2011

Marca	Total
MARCOPOLO	248
METALSUR	71
METALPAR	66
TROYANO	34
SUDAMERICA	32
COMIL	32
ROSSI SRL	31
MURABITO	25
SALDIVIA	25
LA FAVORITA	19
ITALBUS	15
Total general	598