

SEÑOR

SECRETARIO ADMINISTRATIVO DE LA "CONAPRO"

DR. Don Eduardo Scasso

Presente

Montevideo, 17 de octubre de 1984

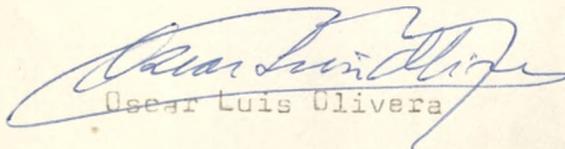
De nuestra mayor consideración:

Atento a vuestra Nota de fecha 3 de los  
corrientes, nos es grato hacer llegar a Ud., adjuntos a la presente:

- (1) Un Memorandum en el que se desarrollan sucintamente los grandes temas de la problemática del Sector y que nuestros Delegados desarrollarán-según la mecánica de funcionamiento-en el Grupo de Política Económica, para el que gentilmente hemos sido invitados a integrar;
- (2) Carta acreditando a nuestros Representantes, tal como se nos sugiere en la Nota aludida.-

Sin otro particular, nos es grato saludar a Ud. muy atentamente:

Por A.N.E.T.R.A.



Oscar Luis Olivera

Gerente

P.D.: Nuestra sede provisoria está radicada en el local de la empresa  
VIAJES CYNOSA, en calle Paraguay No. 1311, Tels. 982042-982331-a1 34

A.N.E.T.R.A.

Local Provisorio :

VIAJES CYNOSA

Paraguay 1311

TEL: 982042 - 982331 - 34

Nota No.015/C/84

Montevideo, 16 de octubre de 1984

Señores

Miembros de la Mesa Ejecutiva de la "CONAPRO"

Rincón 454 Of.306

Presente

De nuestra mayor consideración:

Atento a vuestra nota de fecha 3 del corriente, nos es grato comunicar a la Mesa Ejecutiva de la Concertación Nacional Programática, que los delegados de la ASOCIACION NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE CARRETERO POR AUTOBUS, ante la misma, en principio serán los señores:

José A.Chavez

C.I.No.393.658

Cr.José L.Damonte Pellarolo

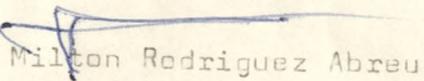
C.I.No.757.387-8

Cr.Sergio Blanco Requiterena

C.I.No.1.088.342-0

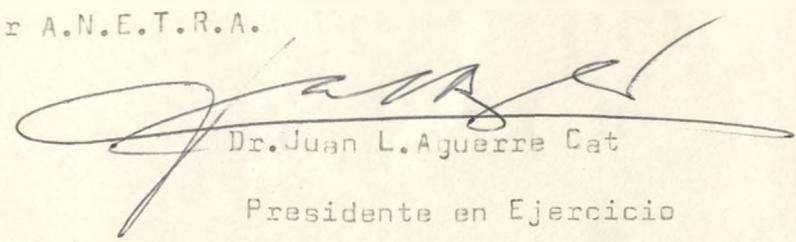
Sin otro particular saludamos a Uds. con nuestra consideración más distinguida:

Por A.N.E.T.R.A.

  
Milton Rodriguez Abreu

Secretario

C.I.No.32.263 (Canelones)

  
Dr. Juan L. Aguerre Cat

Presidente en Ejercicio

C.I.No.541.132-3

Montevideo, octubre 18 de 1984

MEMORANDUM

DE: ANETRA

A : CONAPRO

1. INTRODUCCION.

La Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobus (ANETRA) fundada en octubre de 1983, nuclea a las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros interdepartamental.

Están afiliadas a ella veintinueve empresas que poseen el 81% del parque automotor afectado al sector, cuyo valor de reposición es de más de U\$S 100:000.000 y ocupan casi cinco mil personas que representa el 92% del total ocupado por el sector.

Todas ellas están enfrentadas a una profunda crisis, respecto de la cual es posible identificar causas de carácter coyuntural y otras de tipo estructural.

Las primeras están ligadas, indudablemente, a la política económica global del gobierno que se manifiesta en una persistente reducción de los niveles de actividad. La abrupta modificación de la política cambiaria en noviembre de 1982, contribuyó también a acelerar el proceso de deterioro.

Las causas de tipo estructural deben ubicarse en el plano de la propia organización institucional del sector; durante la coyuntura adversa actual es cuando más se exteriorizan profundas contradicciones y debilidades.

2. MARCO INSTITUCIONAL.

El régimen institucional vigente ha definido al transporte interdepartamental de pasajeros por carretera en líneas regulares, como un servicio público explotado por empresas privadas mediante el procedimiento de concesiones. La organización del mercado y la política de precios están sujetas a la política económica global del gobierno central procurándose un difícil equilibrio entre el interés de quien presta el servicio y los usuarios.

#### 2.1. Organización del Mercado.

El régimen de concesiones se reglamentó originariamente mediante el Dec. No. 562/971, de 8 de setiembre de 1971, derogado por el Dec. No. 143/983, de 8 de abril de 1983.

Fue al amparo del cuerpo normativo hoy derogado, que se permitió el acceso masivo e indiscriminado de nuevas unidades de producción y servicio al mercado. El estado actual del sector, en lo referente a su productividad, está íntimamente vinculado a la aplicación del mencionado decreto.

Los objetivos por él definidos eran los siguientes:

- a) ajustar los servicios a los requerimientos de la colectividad y el interés nacional;
- b) procurar la adecuación de la oferta y la demanda;
- c) alentar el mejoramiento de los servicios existentes según pautas de desarrollo;
- d) permitir la libre elección del usuario entre opciones de oferta en cuanto ellas fueran concordantes con el interés nacional.

La instalación de nuevos servicios los debía evaluar la

Dirección Nacional de Transporte a partir de los antecedentes e información que suministraba el propio interesado en su propuesta. En este aspecto el nuevo Decreto no ha hecho modificaciones sustanciales.

En la medida en que la Dirección Nacional de Transporte no ha dispuesto de información adecuada ni de los instrumentos técnicos necesarios para evaluar la factibilidad económica de los nuevos servicios, se promovió una apertura del mercado sin conocer el grado que la misma debía tener.

No se cumplió, en definitiva, con los objetivos trazados por la norma reglamentaria, ya que no fue posible predeterminedar si los servicios se ajustaban o no al interés colectivo, si existía o no un equilibrio entre la oferta y la demanda, o si se alentaba o no el mejoramiento de los servicios ya existentes. En definitiva se constató que las unidades productivas, frente a la profunda recesión existente, operan hoy con rendimientos decrecientes (bajo nivel de ocupación) y con un importante sobredimensionamiento en la inversión efectuada en el sector. Las consecuencias producidas fueron niveles de improductividad creciente, con probable concentración de la oferta en el mediano y largo plazo, impidiéndose la posibilidad de elección por parte del pasajero.

La norma reglamentaria aprobada en abril de 1983 modifica los objetivos anteriormente trazados. En primer lugar, se plantea como meta "alcanzar la mayor productividad, compatible con la mínima cantidad de vehículos". Se explicita un principio que de alguna manera estaba implícito en la enunciación de

objetivos del antiguo decreto.

En segundo lugar, se pone énfasis en una serie de normas tendientes a mejorar la calidad de los servicios y a evitar conflictos entre sus distintas categorías.

No cabe duda acerca de que el Decreto No. 143/983, fue una respuesta a la dramática realidad que deben enfrentar las empresas; una oferta sobredimensionada frente a un mercado cada vez más reducido. Es un instrumento que, eventualmente, podría evitar la acentuación de los desequilibrios actuales, aunque nada dice respecto a la eliminación de los mismos.

## 2.2. El régimen tarifario.

La determinación y ajuste de las tarifas se procesan conforme a un procedimiento de hecho que ha creado la D.N.T. No existe un régimen normativo único y coherente, sino sólo disposiciones aisladas.

La metodología de ajuste, no obstante, ha sido perfeccionada con el correr de los años. A partir de una estructura de costos tipo elaborada por la propia Dirección y tomando como base supuestos sobre porcentaje de capacidad utilizada, se calcula periódicamente la tarifa del transporte interdepartamental. En este proceso de análisis las empresas no participan, desconociéndose tanto la estructura tipo como los datos utilizados para el cálculo de los incrementos.

Se procura que la tarifa absorba los incrementos de los costos operados hasta el momento en que se estudia el ajuste más un porcentaje por concepto de utilidad. Al no calcularse aquélla con un enfoque previsional, pierde su capacidad de com

pra, dependiendo el ritmo de pérdida de la aceleración del proceso inflacionario. En la medida en que el sector tiene precios controlados en un mercado de insumos donde los precios juegan libremente, excepción hecha de los servicios públicos, la relación de precios de los servicios del sector con sus insumos es crecientemente desfavorable, situación que perdura hasta que se ajustan las tarifas, comenzando a partir de entonces una nueva etapa de deterioro.

Esta metodología de ajuste ha impedido a las empresas autofinanciar la renovación de sus flotas constituyéndose en uno de los factores más importantes del endeudamiento del sector.

En efecto: aún suponiendo que los ajustes periódicos restablecieran los niveles correctamente, desde el momento en que se efectivizó el incremento la tarifa comienza a disminuir en términos reales, perdiendo las empresas capacidad financiera.

A ello debemos agregar los efectos de la actual coyuntura depresiva, que han llevado los niveles de capacidad utilizada a menos del 50%, en tanto las tarifas se calculan en base a una capacidad utilizada del 70% del autobús.

Dado que las tarifas no alcanzan a solventar los costos operativos del sector, el Poder Ejecutivo resolvió suspender la aplicación del impuesto del 5% que grava los ingresos de las compañías de transporte interdepartamentales hasta el 31 de mayo de 1985.

### 3. LOS ACTUALES NIVELES DE ACTIVIDAD.

La introducción del concepto de espacio en la economía tiene una gran importancia, a tal punto que muchos economistas

consideran la distancia como un factor de producción más. Si estamos hablando del transporte interdepartamental de pasajeros nos referimos a la movilización de los recursos humanos, ya sea como factores de producción o como consumidores en el espacio económico nacional.

Es indudable que si la economía en su conjunto se desarrolla en una etapa recesiva manifestada a través de la baja del PBI y del aumento de la desocupación, el sector transporte de pasajeros recibe directamente los efectos depresivos anotados.

### 3.1. La evolución de la demanda.

En el año 1980 se comprobaron los volúmenes máximos del tráfico así como índices de capacidad utilizada global algo superior al 75%. A partir de ese año se inició un descenso ininterrumpido, hasta tal punto que los niveles de tráfico en el año 1983, en términos físicos (pasajeros-kilómetros), se situaron por debajo de 1978.

#### Evolución de los pasajeros-kilómetros

<u>AÑO</u>	<u>INDICE</u>
1978	100.0
1979	110.8
1980	127.4
1981	123.1
1982	107.8
1983	91.3

En lo que va del corriente año 1984, el descenso ha continuado su marcha; en los primeros siete meses, el descenso

constatado respecto a igual período del año anterior se estima del orden del 15%.

Esta situación se acrecienta y agrava por la competencia que en materia tarifaria desarrolla AFE. Si bien es cierto que nadie puede desconocer la función social que cumple el ente estatal orientando su política a aquellos usuarios de bajos ingresos, no parece plausible que aplique una tarifa que en algunos casos representa la mitad de la del transporte carretero. Ello no ha hecho sino acrecentar el déficit del mencionado ente; en el año 1983 sus egresos (corrientes y no corrientes) superaron en más de dos veces sus ingresos.

### 3.2. La oferta de servicios.

Frente a una demanda cuya tendencia es decreciente, tenemos una oferta que ha quedado altamente sobredimensionada como antes se expuso.

En efecto: a partir del marco institucional ya reseñado se incorporan al mercado nuevos servicios y organizaciones empresariales, sin los estudios que evaluaran la real necesidad de los mismos.

Al no disponer la D.N.T. de un plan de desarrollo del sector con objetivos claros a largo plazo, las nuevas unidades de producción se fueron agregando simplemente a impulsos individuales, incrementando las inversiones del sector sin ningún criterio ordenador. Frente al brusco descenso de la demanda quedan al desnudo las falencias anotadas, surgiendo claramente el sobredimensionamiento del sector y la imposibilidad de que la autoridad lidere una coordinación capaz de redimensionar to

do el sistema.

El sobredimensionamiento se manifiesta en el bajísimo índice de capacidad global utilizada que actualmente puede situarse en el 50% del total de asientos ofrecidos, así como en unidades motrices paralizadas o sólo parcialmente utilizadas.

### 3.3. El endeudamiento.

Como todos los sectores de la economía, las empresas de transporte interdepartamental de pasajeros en su gran mayoría se endeudaron en dólares antes del 26 de noviembre de 1982, ya sea para financiar su expansión o la renovación de su flota.

Dado que las tarifas, por las dificultades anotadas en el párrafo 2.2., no permitieron el autofinanciamiento, en lo referente a la renovación de la flota las empresas se endeudaron con el sistema bancario. La ruptura del régimen de preanuncios de las minidevaluaciones, determinó que los pasivos se triplicaran en un día para otro, al mismo tiempo que la demanda caía vertiginosamente. Las empresas de transporte interdepartamental enfrentan por lo tanto una crisis que en el corto plazo puede afectar el regular cumplimiento en la prestación de los servicios públicos a su cargo.

Se estima que el endeudamiento del sector con el sistema bancario asciende a la suma de U\$S 25:000.000, de los cuales el 3% es en moneda nacional y el resto en dólares.

Del total adeudado, el 28% se ha refinanciado de acuerdo a la circular No. 1125 emitida por el Banco Central; un 10% se encuentra dentro del régimen de compra de carteras propuesto por la Autoridad Monetaria; un 17% se encuentra vencido y un 54%

refinanciado bajo distintos convenios privados.

#### 4. ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES.

Luego de analizar el panorama antes delineado parece surgir como imprescindible la necesidad de estudiar las reales necesidades de la demanda de tal forma de organizar el mercado racionalmente a efectos de utilizar los recursos disponibles en la forma más eficiente que sea posible. Ello impone que la autoridad competente coordine los servicios de tal manera de evitar la superposición de los mismos, disminuyendo la subutilización de los recursos y la infraestructura disponibles. Para lograr esto se torna imprescindible definir previamente metas en el corto, mediano y largo plazos a los efectos de iniciar una etapa de planificación del sector.

Otro aspecto esencial a considerar es la política de precios a aplicar en el futuro para el sector. Si bien no se puede desconocer que por tratarse de un servicio público las tarifas deben controlarse, es razonable admitir que las mismas forzosamente deben solventar tanto los costos de funcionamiento como la renovación de unidades a fin de garantizar la continuidad de la prestación de los servicios en el tiempo.

Debe existir una adecuada relación entre los precios de los diferentes modos del transporte (carretero, ferroviario y aéreo). Sin dejar de reconocer la importancia social del transporte de larga distancia a precio reducido, deben instrumentarse mecanismos selectivos a los efectos de evitar desvíos no deseados de la demanda.

Por último, con referencia al endeudamiento, si bien el

mismo encuadra dentro de la problemática general de las empresas nacionales, no cabe duda que las del transporte interdepartamental, en la medida en que sus servicios se venden en moneda nacional a un precio fijado con criterio político, requieren un tratamiento especial a los efectos de reducir el costo y la presión financiera mediante el otorgamiento de plazos de refinanciación acordes con la actual situación de las compañías.-